PRINCIPII

DEL

DIRITTO COMMERCIALE

SECONDO LO SPIRITO

DELLE

LEGGI PONTIFICIE

OPERA

DI EMIDIO CESARINI

CURIALE ROTALE

TOMO VIII.

Neque leges neque senatusconsulta ita scribi possunt, ut omnes casus qui quandoque inciderint comprehendantur.

Leg. 10. ff. de Legibus



ROMA 1834.

PRESSO GLI EREDI RAGGI

In via del Caravita num. 189.

NELLA TIPOGRAFIA MARINI

Con permesso.

CAPO DECIMOTERZO.

DEI RECIPROCHI DOVERI TRA L' ASSICURATORE E L' ASSICURATO.

1. Il contratto di assicurazione non s'incomincia ad eseguire, che nella partenza del bastimento e degli oggetti assicurati. Prima che abbia esecuzione, il contratto si può rescindere. L'assicuratore ha infatti per iscopo di confortare l'assicurato; ma non è l'oggetto del suo contratto di costringerlo poi alla partenza. La dissipazione del timore un atto è quasi preparatorio. All' assicuratore non avviene alcun danno per tale rescissione: e siccome ad alcun rischio egli non si è posto; così alcun premio per lo rischio non gli si deve. Ha diritto però di avere un indennizzo. Questo indennizzo è stabilito al mezzo per cento sulla somma o capitale assicurato. (1)

2. L'indennizzo consiste in una somma mi-

(1) „ Se il viaggio è rotto prima della partenza „ del bastimento, anche per fatto dell' assicurato, „ l'assicurazione è annullata: l'assicuratore riceve „ a titolo d'indennizzazione il mezzo per cento della somma assicurata. Regol. di Comm. Art. 343.

nore del premio; perchè il premio è dovuto in correspettività solamente dello rischio. Il medesimo indennizzo cresce o diminuisce sempre colla stessa proporzione, con cui l'assicurazione si è fatta; ma la legge in ciò un punto certo per la generalità dei casi ha fissato, ed è del mezzo per cento. Questa somma è fondata sul danno, che l'assicuratore soffre per la rottura del contratto. Sebbene in fatti l'assicuratore non abbia incorso lo rischio del mare, l'assicurazione già stipolata gli ha negato l'invito di altri commercianti a calmare il timore di un altro trasporto. Questo attivo o passivo invito di una nuova assicurazione si esclude in proporzione di precedente assicurazione tanto nell' assicuratore, che intende di limitare a sua posta la quantità dei suoi rischi, quanto nell' assicurato, che alle forze dello stesso assicuratore si affida secondo che vede le medesime forze più o meno aggravate.

3. Da un tale indennizzo l'assicurato è libero, quando lo scioglimento del contratto è per caso fortuito ed irreparabile. Il caso fortuito ed irreparabile, che accade innanzi alla partenza e fuori del mare, non appartiene all'

assicuratore. Il contratto di assicurazione prima della partenza non contiene alcun patto derogatorio delle leggi comuni pei contratti civili. Noi d' altronde abbiamo spesse volte osservato, che le disgrazie irreparabili sono comuni fra i contraenti, e coll' indennizzo l'assicuratore dalla comunione della disgrazia sarebbe sottratto col farla piombare sullo assicurato, da cui non è provenuta. Quindi non è però, che l' indennizzo sia dovuto, quando la rottura del contratto accada pel solo fatto dell' assicurato. La legge chiaramente si estende oltre il fatto dell' assicurato col dire, che l'indennizzo è dovuto quando la partenza non abbia luogo ANCHE per fatto dell' assicurato. Sia dnnque l' arbitrio nella rottura della partenza o la circostanza di una migliore speculazione, la libertà dell' assicurato dal diritto pur commerciale si rispetta quando l'altrui danno si ripari; ma dovuta è la riparazione anche quando la rottura del viaggio derivi dallo stato del bastimento incapace a far vela o dalla mancanza delle mercanzie. L'assicurato è rimborsato di ogni danno tanto per l' incapacità del bastimento (2) quanto per la

(2) Si osservi nel presente libro il §. 29. de cap. 10.

mancanza delle mercanzie. Al danno dell'assicurato è inerente quello dell'assicuratore, a cui un danno egualmente dalla stessa origine avviene. All'origine però del male l'assicuratore non si rivolge; perchè non può conoscerla dal vedere il male stesso prodotto dall'assicurato, ch'è il fonte mediato del danno. Questo fonte perciò è quello, a cui l'assicuratore primieramente s'invia per riparare gli effetti, che sono da questo fonte causati. Applicabili non sono questi principii alla non effettuata partenza per dolo dell'assicurato. Quando questo si provi, merita di esser punito; e la più conveniente pena è la perdita del premio, come appunto decise il magistrato di Livorno con sentenza del 18. Giugno 1817.

4. All'assicuratore appartengono le disgrazie, che accadono in viaggio sul mare o per impeto delle acque o per urto degli scogli o per furia dei venti o per soffio di burasca o per voracità di bestie o per altra disposizione di natura o per autorità pubblica o per violenza umana. La legge queste cause di sventura enumera colla espressione di tempesta, naufragio, arrenamento, urto fortuito, can-

giamenti forzati di cammino, di viaggio o di bastimento, per getto, fuoco, preda, saccheggio, arresto per ordine di potenza, dichiarazione di guerra, rappresaglie, ed in generale per tutti gli altri accidenti di mare.

5. La perdita del bastimento o delle merci è anche prodotta, come la legge dichiara, dal fuoco; ma questo fuoco può essere pure suscitato dal capitano, ed allora la questione alcuni assicuratori fanno sulla loro garanzia. Il fuoco suscitato dal capitano e dalle persone di equipaggio per colpa o delitto non entra nelle disgrazie del mare, quando non fosse la garanzia anche per le colpe o delitti del capitano e delle persone di equipaggio convenuta per patto nell' assicurazione: ma siccome questa colpa o delitto non si presume; così senza la prova della colpa o delitto il fuoco, suscitato anche per fatto del capitano e delle persone di equipaggio, non appartiene alla garanzia dell' assicuratore.

6. L' incontro di una forza maggiore o la circostanza di una tempesta o la sopravenienza di un male contagioso si suppone, che obbligato abbia il capitano a suscitare il fuoco; e molto più la supposizione si accresce, quan-

do il fuoco un incendio produca in pregiudizio dell' onorario spettante a se stesso.

7. La legge in generale sottopone l'assicuratore a tutte le perdite e danni, che soffrir possano gli oggetti assicurati per tutti gli accidenti del mare; ma questi originati esser non debbono dal fatto dell' assicurato, e neppure da difetto estraneo al viaggio ed inerente alla natura della merce. Quindi è ancora che all'assicuratore non può imputarsi il danno di un capitale posto in viaggio, quando la natura del capitale stesso il viaggio non permettesse o che per la natura solamente della merce irreparabili fossero i cali o diminuzioni e le perdite. L' assicuratore ha guadagnato perfino in questo caso il convenuto premio dei cominciati rischi. Per ignoranza non si possono sciogliere le obbligazioni contratte con altri. Se anche nell' assicuratore accusar si volesse l'ignoranza, che nell' assicurato si condanna, l'interesse d' illuminarsi, che questo aveva, in quegli non si potea giammai verificare, e neppure convenire si poteva il diritto di opporsi. È perciò che nello stesso modo da ogni rifazione si esclude di danni, ed all' assicuratore il diritto spetta del premio, quan-

do alcun guasto non deriva dai proprietari o noleggiatori, o caricatori (3)

8. La volontà perversa dagli uomini male intenzionati può arrecar danno nel viaggio marittimo colla baratteria; ma costoro non possono a carico dell' assicuratore caratterizzare un caso d'incerta sventura, come per un disgraziato incontro dei pirati. Questi sono cogniti a tutti per ladri, che sempre infestano i mari; ma le persone, che commettono la

(3) „ Sono a rischio degli assicuratori tutte le „ perdite e i danni che arrivano agli oggetti as„ sicurati per cagione di tempesta, naufragio, arre„ namento, urto fortuito, cangiamenti forzati di cam„ mino di viaggio o di bastimento, per getto, fuoco, pre„ da, saccheggio, arresto per ordine di potenza, di„ chiarazione di guerra, rappresaglie, ed in generale „ per tutti gli altri accidenti di mare. Ogni cangia„ mento di cammino di viaggio o di bastimento, „ e tutte le perdite, e i danni provenienti dal „ fatto dell' assicurato, non sono a carico dell' as„ sicuratore; anzi questi ha guadagnato il premio, „ se ha cominciato a correre i rischi. I cali, le di„ minuizioni, e perdite, che provengono dal difetto „ inerente alla cosa, e i danni cagionati dal fatto, „ e dalla colpa dei proprietarj, noleggiatori o ca„ ricatori, non sono a peso degli assicuratori. Regol. di Commer. Art. 344. 345. 346.

baratteria, sono il capitano e le persone appartenenti all' equipaggio, che fanno parte del carico, e che sono scelte o direttamente o col consenso per parte dell' assicurato. La convenzione non è illecita, ed espressamente dalla legge si ammette, che l'assicuratore possa per patto garantire le prevaricazioni e le colpe del capitano e delle persone di equipaggio conosciute sotto il nome di baratteria del patrone. La baratteria, come altrove osservammo, è un delitto. Sotto questo nome non sarebbe compresa la negligenza e la imperizia del capitano, quando fosse garantita in genere la baratteria; ma la legge ha stabilito per regola generale ed incontroversa, che nei contratti di assicurazione colla espressione in ispecie di *baratteria del patrone* sono comprese anche le colpe del capitano e dell'equipaggio. Il caso può essere, che uno tema di esporsi ad un viaggio anche a cagione del pericolo di qualche danno per la delinquenza di persone prese da se stesso, per iscarsezza di altri capaci soggetti, o scelte per sola ragione della loro perizia nel mare, od accettate per offerta e senza piena conoscenza, o possibilmente sottoposte ad uno stravolgimento anche straordinario e remotissimo

di pensieri. L' assicuratore può togliere qualunque dubbiezza sul capitano e sull' equipaggio col dare per patto quella garanzia, a cui per diritto non sarebbe colla consueta forma dell' assicurazione obbligato. (4)

9. Colla massima sempre certissima che il delitto non si presume, e che dev' essere luminosamente provato, neppure si può supporre, che tra il capitano e l' assicurato nasca una segreta convenzione per commettere un furto a carico dell' assicuratore con un prevaricamento apparentemente fatto dal solo capitano e realmente da entrambi commesso. È difficile che un capitano, come magistrato, ad un delitto s' induca con sacrifizio dell' assicuratore che ne ha l' onestà garantito, per profittarne in comunione dell' assicurato, che della stessa di lui onestà dubitava. E' vero, che il capitano la persona rappresenta dell' assicurato; ma di questa rappresentanza l' assicurato non ha fatto spotaneamente la

(4) „ L'assicuratore non è responsabile delle pre„ varicazioni e colpe del capitano e dell' equipag„ gio, conosciute sotto l' espressione *di baratteria* „ del padrone, se non vi è convenzione in contra„ rio. Regol. di Comm. Art. 347.

scelta, e l' ha solamente permessa in conseguenza dell' altrui garanzia. Questa garanzia sarebbe allora illecita pure per patto, quando la rappresentanza di capitano fosse con quella di esercitore congiunta; perchè l' esercitore la identifica persona si considera del proprietario e non già un mandatario o semplice rappresentante nella direzione di un bastimento sul mare. Saggia pertanto ci è paruta la sentenza conformemente ai nostri principii profferita dal magistrato di Livorno nel giorno 8. Luglio 1817.

10. E' ai rischi del mare per diritto e per patto eterogenea la rifazione delle spese di pilotaggio rimorchio e dazi, che occorressero e s' imponessero anche accidentalmente sul bastimento e sulle mercanzie. Tali dubbiezze cognite od incognite possono eccitare una dubbiezza di viaggio; ma nello rischio del mare non sono certamente comprese. Quindi nell' assicurazione io credo, che nullo ne fosse anche il patto (5).

(5) „ L' assicuratore non è tenuto alle spese di „ pilotaggio, rimorchio, nè di alcune specie di da„ zi imposti sul bastimento, e sulle mercanzie. Regol. di Comm. Art. 348.

11. Affinchè nascer non possano le liti pei danni, che dalla natura derivano delle merci, la legge onninamente comanda che si faccia l'espressa indicazione tanto del carico soggetto a diminuzione o deterioramento, come fra le altre merci sono i grani ed i sali, quanto delle mercanzie suscettibili di scolo. La mancanza di questa indicazione non è scusabile; perchè dalla espressa legge si esige. Quindi è, che la medesima mancanza è punita colla pena, che gli assicuratori non risponderanno dei danni o perdite delle stesse derrate. L' assicurato però a tale pena non sarà sottoposto, quando all' epoca della sottoscrizione della polizza la natura del carico abbia ignorato (6).

12. L'assicuratore, che nello ritorno ad alcun

(6) ,, Saranno indicate nella polizza le mercanzie ,, soggette per loro natura a deterioramento parti- ,, colare o diminuzione, come sarebbero i grani, ,, o sali, o le mercanzie suscettibili di scolo: in man- ,, canza dell' indicazione, gli assicuratori non ri- ,, sponderanno dei danni o perdite, che potessero ,, avvenire a queste stesse derrate, se però non si ,, dà il caso, che l'assicurato abbia ignorato la natura ,, del carico al tempo della sottoscrizione della po- ,, lizza. Cit. Regol. di Comm. Art. 349.

rischio non si è posto, non deve avere l'intiero premio, quando l' assicurazione per l' andata e per lo ritorno sia fatta. Siccome pel non effettuato carico innanzi alla partenza non è dovuto l' intiero premio; così neppure dovuto è per lo ritorno (7). L' assicurazione non si conclude per la partenza, che colla cognizione del carico per la partenza medesima: ed appunto con tale cognizione all' assicuratore si è potuto fissare per la rottura del viaggio un indennizzo certo nel mezzo per cento dell'assicurata somma. L' assicurazione però, che si conclude anche per lo ritorno, non è fondata sulla cognizione del carico. Quindi è che, per non render vago l' indennizzo, la legge ha supplito ad altro mezzo per misurarlo sempre senz'arbitrio e colla stessa certezza, Ha voluto che il premio per l' assicuratore sia una metà minore di quello dello ritorno. Dovuti sono pertanto due terzi del premio stabilito per l'andata e per lo ritorno, quando lo ritorno sia privo di carico o con un carico non completo. L' assicurato, che ha il carico per l' andata, non si espone naturalmente ad un aumento di

(7) „ Si osservi la precedente nota num. 1.

premio senza certezza od almeno senza probabilità fortissima di avere il carico anche per lo ritorno col mezzo dello stesso contratto: e collo stesso assicuratore non è vietato, ed è anzi facile di rimovere lo rischio dei due viaggi; e tanto più, che lungi dal luogo della partenza l'assicurato per lo ritorno potrebbe essere in istato di non trovare un assicuratore. Anche l'assicuratore azzarda pel carico di ritorno e contratta colla stessa ignoranza dell'assicurato sul valore del carico. Nasce per questa incertezza una condizione comune: ed ognuno suppone nello ritorno di essere come nell'andata; e perciò indipendentemente dal carico, che s'ignora, si forma una certa comunione del premio per la comune disgrazia del carico non rinvenuto e del lucro non fatto. La somma dunque del premio stabilito per lo ritorno è divisa in metà, e l'assicuratore una metà ne riceve per la ritenzione che dell'altra ne fa l'assicurato. Se l'assicurato si è nell' incertezza posto di perdere la somma del premio, non si può anche obbligare l'assicuratore a concorrere all'incertezza stessa. La legge questo concorso suppone; ma non ha luogo,

ed esclusa questa supposizione rimane da un patto contrario (8).

13. Quando l' assicurazione con dolo dell' assicurato si fosse fatta per una somma eccedente il valore del carico, è nullo il contratto per l' assicurato stesso. Quindi l'assicurato è obbligato di pagare all'assicuratore il premio stabilito a titolo di danno emergente e di lucro cessante senza che l' assicuratore per la nullità dell' assicurazione ad alcun pericolo rimanga esposto (9).

14. Quando un contratto si è stipolato, si suppone che sempre sia valido. La nullità dev'esser conosciuta e dichiarata e, fino che della

(8) „ Se l'assicurazione ha per oggetto delle mer„ canzie per l' andata ed il ritorno, e se, giunto „ il bastimento alla prima sua destinazione, non si „ fa alcun carico in ritorno, o se il carico in ritor„ no non è completo, l'assicuratore riceve soltanto „ due terzi proporzionali del premio convenuto, „ ove non vi sia stipulazione in contrario. Cit. Reg. di Com. Art. 350.

(9) „ Un contratto di assicurazione o di riassi„ curazione, stabilito per una somma eccedente il „ valore degli effetti caricati, è nullo riguardo al „ solo assicurato, se si prova che vi è dolo, o fro„ de per parte sua. Cit. Reg. di Comm. Art. 351.

nullità non si espone la domanda, gli atti esecutivi del contratto in buona fede son fatti, nè pei medesimi atti ci può esser condanna. Quindi è, che anche la nullità del cambio marittimo dev'esser domandata in giudizio. La nullità però dell'assicurazione non occorre che nei tribunali sia dichiarata. L'assicuratore, a differenza del sovventore, alcuna cosa non somministra; e perciò quando conosca di non poter esser costretto ad eseguire un'obbligazione per intrinseco difetto di essa, non si deve fare innanzi a chiedere altro che l'indennità o col mezzo per cento o coll' intiero premio, secondo i casi dalla legge contemplati. La nullità dell'assicurazione dall' assicuratore per via di eccezione sarà solamente dedotta, quando l'azione dell' assicurato si volesse sperimentare per avere gli effetti di una garanzia nullamente promessa. Il cambio marittimo dall'assicurazione marittima dunque anche in ciò differisce; perchè il sovventore potrebbe avere un' interesse migliore dalla rinunzia anche tacita al beneficio, che il diritto nella nullità gli concede: ma la mancanza della domanda di nullità non ammette, che l' assicurazione sia valida; perchè l'assicuratore un'altro maggiore

profitto non può avere di quello, che la nullità gli produce.

15. Il contratto però non si annulla, quando la somma assicurata sia eccedente senza dolo dell' assicurato al valore del carico. È sottoposto in questo caso il contratto ad una rettificazione. La obbligazione perciò si eseguisce sino alla concorrenza del capitale caricato secondo la convenuta valutazione. Quindi è che in caso di perdita l'assicuratore non deve pagare la somma promessa per un carico, che di tale somma il valore non aveva; ma egli deve rimborsare l'assicurato del valore reale e non erroneo. Sebbene lo spirito anche della vigente legge sia fondato sui principii da me dedotti; pure sembra, che non sia espressa chiaramente nello stabilire la rettificazione di questo rimborso col dire che ciascuno degli assicuratori sia in obbligo di contribuire in proporzione delle somme da essi assicurate.

16. Siccome poi gli assicuratori obbligati si sono sempre per una somma, da cui potevano avere un profitto, quando anche a differenza di un doloso invito per essa, potesse ricevere con volontario impulso alcun danno; così

a titolo soltanto di lucro cessante l'indennizzo per l'eccedente somma è dovuto del mezzo per cento (10).

17. I contratti posteriori di assicurazione non influiscono sulla salvezza di un capitale anteriormente assicurato; e perciò l'assicurazione fatta pel valore intero del carico non soffre alterazione alcuna dalla sopravvenienza di qualunque altr' assicurazione fatta pure in buonissima fede, che in questo caso rimarrebbe naturalmente senza effetto: e gli assicuratori contraenti, dopo un' altr' assicurazione assorbente il valore delle merci caricate, non sarebbero ad alcun pericolo esposti. A questi l'indennità sola si dovrebbe e l'azione unica spetterebbe del mezzo per cento sulla somma dai medesimi assicurata. È conseguenza di que-

(10) „ Se non vi è dolo nè frode, il contratto è
„ valido sino alla concorrenza del valore degli effet-
„ ti caricati, secondo la valutazione fatta o convenu-
„ ta. In caso di perdita, gli assicuratori sono in
„ obbligo di contribuire, ciascuno in proporzione
„ delle somme da essi assicurate. Essi non ricevo-
„ no il premio della somma eccedente il valore; ma
„ soltanto l'indennizzazione del mezzo per cento.
Cit. Reg. di Commerc. Art. 352.

sti principii la legge contemplante col medesimo spirito il caso di più contratti di assicurazione, che complessivamente superino il valore del carico, senza che l'eccessività incominci dal primo contratto; perchè appunto per l'efficacia dei posteriori contratti il pericolo degli assicuratori e la loro indennità soltanto si ammette secondo l'ordine di data fino al compimento del valore (11).

18. Quando l'eguaglianza della data non faccia distinguere la preferenza, credono alcuni dottori che il contratto firmato dall' assicurato si debba preferire a quello firmato dal commissionario. Io però diversamente penso; perchè il commissionario munito di facoltà op-

(11) „ Se sullo stesso carico vi sono diversi contratti d'assicurazione fatti senza frode, e se il primo „ contratto assicura il valore intero delle merci „ caricate, questo solo avrà il suo effetto. Gli as- „ sicuratori, che hanno firmato i contratti susseguenti, sono liberati: essi non ricevono che il „ mezzo per cento della somma assicurata. Se il „ valore intero degli effetti caricati non è stato assicurato dal primo contratto, gli assicuratori, che „ hanno firmato i contratti susseguenti, rispondono dell' eccedente, secondo l'ordine di data dei „ contratti. Cit. Regol. di Comm. Art. 353.

portune stipola sempre colla stessa efficacia del suo committente. Molto più il fatto del commissionario si considera per fatto del committente nei contratti di assicurazione marittima, dove, a riserva di un diverso patto, il commissionario è solidalmente per legge obbligato all' esecuzione delle promesse, per cui egli stesso in faccia dell' altro contraente lo stesso principale col proprio vincolo rapprenta (12).

19. Se uno nella possibilità fosse di contrattar solamente con un commissionario approvato, potrebbe incerto star sempre sulla esecuzione del contratto. Chi un contratto stipola, lo stato d' incertezza non vuole: e per questo stato d'incertezza molti, con grave pregiudizio del commercio marittimo, dal contrattar si asterrebbero. Se dunque la preferenza dei contratti rilevar non si possa dalla data, noi non dobbiamo cercarla dalla firma, che, tra il commissonario ed il committente, riputata è identifica in faccia della legge.

20. Se poi ai contratti eguali di data non si potesse dare l' intiera esecuzione, non si possono i medesimi dichiarare intieramente nul-

(12) Si osservino nel presente libro i §§. 16. e 18. del cap. 12.

li. Alcuni degli stessi dottori anche questa nullità non sarebbero alieni di ammettere: ma in ciò ancora io da essi dissento; perchè la nullità de' contratti eccita l'odio dei contraenti; e non si ammette, che quando un'altra via non si trovi per eseguire gli stessi contratti. Con rettitudine dunque bisogna nella circostanza di due o più contratti eguali di data considerare i medesimi per un contratto solo, e la esuberanza complessiva si deve in conseguenza detrarre in proporzione. Tali contratti proporzionatamente avranno dunque effetto fino alla concorrenza del carico, come colla espressa legge ho di sopra osservato.

21. Se in un solo carico poi riuniti si fossero i capitali assicurati da più contratti, la perdita complessivamente apprezzata si dividerebbe in proporzione sul valore respettivo dei capitali assicurati tra i diversi assicuratori, benchè la perdita fosse avvenuta sugli effetti compresi da un solo contratto. Quantunque diversa sia la natura delle merci poste in viaggio, tutte si considerano egualmente a perdita sottoposte dal punto che si sono egualmente poste in viaggio con assicurazione (13).

(13) „ Se vi sono degli effetti caricati per l'am-

22. Noi abbiamo inoltre osservato, che l'assicuratore dall' obbligo è sciolto dell' assicurazione per la perdita dei capitali avvenuta sopra un bastimento diverso da quello contemplato nel contratto di assicurazione (14). Quando però, invece di variare uno con altro bastimento, si riuniscono in un numero minore di bastimenti le merci da porsi secondo l' indicazione sopra un numero più esteso, la legge non considera questo diverso collocamento per colposa violazione di convenzione e non accorda il premio all' assicuratore, che allo rischio non si è sottoposto; ma questo atto dalla legge si ammette come un semplice dissolvente della stessa convenzione pel solo valore delle merci in diverso modo nel bastimento collocate, per cui sullo stesso valore non è luogo che all' indennità del mezzo per cento (15).

„ montare delle somme assicurate, in caso di per„ dita di una parte, essa sarà pagata da tutti gli as„ sicuratori di questi effetti a proporzione del loro „ interesse. Regol. di Comm. Art. 354.

(14) „ Si osservi nel presente libro i §. §. 43. 44. „ 45. e 47. del cap. 10.

(15) „ Se l' assicurazione è divisa sopra merci,

23. Neppure l'assicuratore obbligato è alla osservanza delle sue promesse, se accada la perdita o deteriorazione delle merci assicurate durante l'entrata del capitano o l'approdamento del bastimento in uno o più luoghi per completare o cambiare il carico. L'assicuratore garantisce il pericolo del capitale solamente a bordo. La libertà, che si fosse al capitano conceduta nel contratto, sottopone l'assicuratore al patto di stare in pericolo anche per arrivare ai porti o spiagge differenti a quelle dell' ultima direzione e per quindi ripartire da essi anche con aumento e diversità di peso sul carico; ma non già la libertà convenuta si estende ad obbligare uno rischio perfino dopo l'ap-

„ che devono essere caricate sopra più bastimenti „ indicati con enunciazione della somma assicurata „ sopra ciascuno, e se il carico intero è messo sopra di „ un solo bastimento, o sopra un numero di ba- „ stimenti minore dell' indicato nel contratto, l'as- „ sicuratore non è tenuto, che della somma, che „ ha assicurata sulla nave, o su i bastimenti che „ hanno ricevuto il carico, non ostante la perdita „ di tutti i bastimenti indicati; e riceverà nulladi- „ meno il mezzo per cento delle somme, le di cui „ assicurazioni si trovano annullate. Cit. Regol. di Comm. Art. 355

prodamento e fuori di bordo. La garanzia dello rischio pure nell' approdamento del bastimento e nell' entrata del capitano in qualunque spiaggia o porto dev' esser pattuita con espressi vocaboli, non essendone l' assicuratore per legge aggravato (16).

24. Non ostante il patto per l'entrata del capitano e per l'approdamento del bastimento in porti o spiaggie diverse da quelle della direzione, quando l'assicurazione limitata è a qualche tempo, l' assicuratore non si trova più esposto ad alcun rischio dopo scorso il tempo stabilito e prima del compiuto viaggio. Per lo rischio dunque del tempo e luogo posteriore alla cessata assicurazione, si può dall' assicurato un' altr' assicurazione stipolare (17).

(16) „ Se il capitano ha la libertà di entrare in „ diversi porti per completare, e concambiare il suo carico, l' assicuratore non corre i rischi degli effetti assicurati, che quando sono a bordo, ove „ non vi sia convenzione in contrario. Cit. Regol. di Comm. Art. 356.

(17) „ Se l' assicurazione è fatta per un tempo „ determinato, l'assicuratore è liberato dopo spirato „ questo tempo, e l' assicurato può fare assicurare „ i nuovi rischi. Cit. Regol. di Comm. Art. 357.

25. Se accade perdita o diminuzione del capitale dopo il tempo convenuto, od in luogo più lontano da quello nell' assicurazione contemplato, sebbene fosse per la stessa strada, l' assicuratore ha guadagnato sempre il premio: e non è mai sottoposto ai rischi della perdita o diminuzione, che avvenir possa nello spazio di tempo e di luogo più lontano da quello indicato nella convenzione. Il premio nella stessa maniera è dovuto, se all' assicurato, non ostante l'assicurazione, torna conto di abbreviare per se il viaggio e per l'assicuratore lo rischio (18).

26. Quando avvenuta fosse la salvezza e la perdita del bastimento, sembra in primo aspetto, che alcun contratto di assicurazione più non dovesse aver luogo per la inesistenza dello rischio, su cui dubbioso già stava l' assicurato e per cui l' assicuratore a togliere si faceva qualunque du-

(18) „ L' assicuratore è liberato dai rischi, ed ha „ guadagnato il premio, se l' assicurato manda la „ nave in un luogo più lontano di quello, che è in- „ dicato dal contratto, quantunque per la stessa stra- „ da. L' assicurazione ha il suo pieno effetto se „ il viaggio è abbreviato. Citat. Regolam. di Commer. Art. 358.

bitazione. Svanirà però l' apparenza quando si consideri, che il caricatore timido pel permanente pericolo delle sue mercanzie in viaggio coll' ignoranza del fatto a nuove imprese anche per proprio conto ed utili verso il Pubblico può essere in istato di non pensare finchè a lui un' assicuratore non si presenti, che il timore coll' assicurazione gli tronchi e più atto a nuove speculazioni lo renda. Sebbene assunta non fosse dall' assicurato una nuova impresa per impulso dell' assicurazione in un precedente pericolo; pure nella possibilità, ch' egli ha di accingersi ad essa e di prepararla già nel pensiero con disposizioni anche remote sui propri affari, la legge ammette la validità del contratto stipolato perfino dopo la salvezza o la perdita del carico con ignoranza dell' avvenimento.

27. La stipolazione di un' assicurazione fatta dopo la salvezza o la perdita del carico con notizia dell' avvenimento sarebbe un' atto criminoso. Quindi è, che la legge, nell' ammettere la validità del conttrato in buona fede concluso, n' esclude la validità, se sia con mala fede stipolato.

28. Il contratto di assicurazione non è lecito dopo la salvezza o la deperizione dell' og-

getto assicurato. A ciò tutta si riduce la disposizione della legge; come apparisce con chiarezza dalle disposizioni preesistenti; e come specialmente risulta dallo statuto della Repubblica Genovese, che dice nel cap. 17 del lib. 4. ,, le sigurtà fatte dopo, che è seguito il caso sinistro in tal tempo, che si avrà avuta prima notizia; almeno per forma legittimamente provata, o in tempo tale, che verisimilmente si avrà potuto averne notizia, non vaglino nè tenghino, e si debba restituire il costo ,,. La distanza di tre quarti di miriametro per ogni ora è quella, che con regola generale la legge determina nei viaggi del mare. Il tempo di un' ora per la detta distanza esclude dall'assicurazione i requisiti, che la distinguono dalla scommessa; e perciò se il carico si salva o perisce dentro una tale misura, la legge proibisce la stipolazione del contratto e lo annulla.

29. Già detto abbiamo altrove, che il miriametro corrisponde a due leghe francesi o sei miglia italiane. (19) La legge, che ora è in vigore in quasi tutta l'Europa, in questa

(19) ,, Si osservi nel lib. 1. il §. 12. del cap. 3o.

parte ha corretto lo statuto della Repubblica di Genova nel citato luogo, che in vece di quattro miglia e mezzo, la presunzione ammetteva nella distanza di sole due miglia. L'arte nautica è forse adesso migliorata. Se prima in un ora si considerava il corso di sole due miglia nel marittimo viaggio, adesso si presume che in un'ora lo spazio si percorra di quattro miglia e mezzo. Questa distanza in ogni ora è quella, che generalmente si giudica essere in vera proporzione tra il tempo e lo spazio del mare.

30. Non è ignoto a chiunque, che la presunzione sostiene sempre la validità dei contratti. (20) Da questa regola generale neppure sono escluse le dolose contrattazioni: e queste anzi esiggono una prova più chiara per la dimostrazione del dolo (21).

31. Se per l'effetto poi della loro esecuzione, i contratti dolosi non si puniscono senza

(20) „ Quoties in actionibus aut in exceptionibus ambigua oratio est: commodissimum est id „ accipi, quo res, de qua agitur, MAGIS VALEAT „ QUAM PEREAT „ Leg. 12. ff. De reb. dub.

(21) „ Dolum ex indiciis PERSPICUIS PROBARI debet. „ Leg. 6. Cod. De dolo.

certezza di prova; la loro presunta validità da una contraria presunzione però civilmente si annulla, come gli esempi ne abbiamo in moltissimi casi, sui quali saviamente dalle leggi si è provveduto. (22) Siccome dunque il contraente di mala fede sempre cerca di nascondere il suo delitto per renderne difficile la prova; così la legge in simili contratti concede il diritto di averne la nullità innanzi ai tribunali civili colle sole presunzioni. (23) Se poi alla presunzione si aggiunge la prova, l'azione non è più per la semplice nullità del contratto, ma è bensì per la frode. L'azione della nullità si sperimenta innanzi al tribunal di commercio; ma l'azione della frode si dibatte innanzi ai tribunali di punizione. Se pertanto invece delle

(22) „ Dolo carere non videtur si jam mora quis „ controversia hereditatis legata sine cautionis det.„ Leg. 41. ff. Ad leg. falcid.

(23) „ Ogni assicurazione fatta dopo la perdita, „ o l'arrivo degli oggetti assicurati è nulla, qualora vi sia presunzione che prima della firma del „ contratto, l'assicurato ha potuto essere informato della perdita, o l'assicuratore dell'arri„ vo degli oggetti assicurati. Regol. di Commer. Art. 369.

presunzioni esistano anche le prove, allora la nullità si può domandare innanzi ai tribunali criminali; perchè la pena per la pubblica soddisfazione ha luogo soltanto quando il delitto sia da chiare prove dimostrato. In conseguenza la nullità del contratto di assicurazione colle sole presunzioni civilmente dall' assicuratore ottenuta produce l' indennità in suo favore, ed, ottenuta dall' asssicurato, produce l' assoluzione di pagamento per qualunque pretensione dell' assicuratore. Ciò espressamente dalla legge non si è creduto di stabilire; ma è un effetto, che deriva dal suo spirito, ed è fondato sugli stessi suoi principii. Non ci è bisogno poi di deduzione alcuna per stabilire gli effetti della nullità del contratto colla prova ottenuta. La legge ha chiaramente parlato. Essa vuole la pena. Onde questa pena sia onninamente domandata, ha congiunto l' interesse della domanda all' interesse del contraente. Il contraente non potrebbe anche un picciolo risarcimento avere dalla frode dell' altro, se innanzi ai tribunali criminali egli non procedesse.

32. Neppure innanzi ai tribunali civili arbitraria esser deve la base della presunzione per

la notizia della perdita o salvezza di un carico. Una vaga circolazione di buone o cattive nuove, provenienti anche da qualsivoglia persona, una legale presunzione non costituisce. Il fatto si può desumere colle regole delle presunzioni comuni: ma siccome la straordinarietà degli eventi marittimi potrebbe servir di pretesto per far vacillare qualunque fortissima presunzione; così la legge ha voluto là base stabilire di quella presunzione, che produce il viaggio del mare. Ha la legge voluto, che la notizia della perdita o salvezza del bastimento sia presuntivamente giunta dentro lo spazio di un' ora per ogni distanza di tre quarti di miriametro. Può anche in uno spazio più breve giungere la notizia; ma dentro un più breve spazio la presunzione non ha luogo, ed è necessaria la prova per ammettere la stessa notizia.

33. L' indennizzo del mezzo per cento a favore dell' assicuratore ha luogo quando lo scioglimento avvenga del contratto a cagione di un altro; ma quando alla propria petizione si conceda il beneficio di ottenere colla sola presunzione, che la propria domanda sia secondata, compensa e supera l' indennizzo del mezzo per cen-

to. In fatti senza il fondamento delle prove il diritto non si regge: e chi titolo abbia di avere un largo risarcimento di danni per un'assicurazione stipolata con notizia di un avvenuto naufragio, e in istato non sia di sostenere il suo diritto colla prova; egli senza questa prova neppure alcun altro diritto a me pare che aver possa, fuori di quello della nullità che la legge con espressi vocaboli e con retto fine comanda.

34. Le presunzioni tutte, che il diritto comune ammette, annullano il contratto. Il diritto commerciale aggiunge una regola solamente su quella presunzione, che deriva dalla combinazione della distanza e del tempo. La legge non dice però, che non esiste altra presunzione. La presunzione combinata dal tempo e dalla distanza non esiste, che sul calcolo dell' ultima ora. Se in fatti non apparisce che un contratto sia firmato alla duodecima ora antemiridiana, si suppone che la stipolazione si sia conclusa sull' albeggiare del mattino, in cui sempre più rimanga ristretto il tempo della notizia esclusivo; perchè non può nascere una presunzione da un fatto, che anzi con altra presunzione si esclu-

de. Il fatto ignoto si presume sempre favorevole al delinquente. (24) Il contratto si annulla colla semplice presunzione della notizia: ma se la presunzione divenisse certezza colla prova, alla nullità del contratto noi abbiam detto, che aggiunta sarebbe ancora la pena in soddisfazione del dolo. La legge commerciale ha perciò saviamente stabilito questa pena, l'ha perfino collocata in una giusta bilancia coll' obbligare uno in favore dell' altro al doppio pagamento di quella stessa somma, di cui si è cercato da uno contro l' altro di commettere il furto: e siccome questo pagamento è una soddisfazione di un' atto criminale; la legge stessa ha colla stessa saviezza ordinato che si debba criminalmente procedere, onde il delitto non pos-

(24) ,, La presunzione esiste, se, facendo il computo di tre quarti di miriametro per ora, senza pregiudizio delle altre prove, è riconosciuto che dal luogo dell' arrivo e della perdita della nave, oppure dal luogo, d'onde la prima notizia è giunta, questa ha potuto essere portata prima della firma del contratto nel luogo, in cui esso contratto d'assicurazione si è stipulato. Tuttavia, se l'assicurazione è fatta su buone o cattive nuove, la presunzione mentovata negli articoli precedenti non è ammessa. Il contratto non è annullato, che sulla pro-

sa essere mai per pubblica istruzione coperto nella confusione dei giudizi meramente civili (25).

35. L' assicuratore non deve in conseguenza ricevere il premio: e se lo avesse ricevuto, lo deve restituire. Quindi l'assicuratore stesso deve il pagamento aggiungere della pena, che stabilita è in una somma duplicata su quella del premio; per cui un assicuratore, che di frodare ha tentato un premio di mille franchi, viene primieramente condannato a non riceverli, e ricevuti a restituirli, poi viene anche condannato al pagamento di franchi duemila in risarcimento del pericolo sofferto dall' assicurato in pena dell' assicuratore ed in pubblico esempio. L' assicurato ancora, che un

,, va che l'assicurato conosceva la perdita, o l' as-,, sicuratore l'arrivo del bastimento, prima della fir-,, ma del contratto. Cit. Regol. di Comm. Art. 360. 361.

(25) ,, In caso di prova contro l'assicurato, que-,, sti paga all'assicuratore un doppio premio. In ca-,, so di prova contro l' assicuratore, questi paga al-,, l' assicurato una somma doppia del premio stabi-,, lito. Quegli di essi, contro di cui la prova è fat-,, ta, è convenuto in via criminale. Cit. Regol. di Comm. Art. 362.

più grave furto in buona fede osava di fare, si deve con più grave pena gastigare. La maggioranza del gastigo è proporzionata col valore del carico; e perciò l'assicurato pure alla condanna si sottopone della somma duplicata sul valore del carico, che si contemplò nel contratto. L' assicurato fraudolento perde in tal modo tre volte il suo carico. La prima perdita però è precedente all'assicurazione, nè la sua disgrazia casualmente avvenuta deve minorargli la pena di un delitto posteriormente commesso.

36. Certissima cosa è, che bisogno non ha di addurre in suo favore alcuna prova chi ha in suo favore la presunzione. Chi però ha la presunzione in contrario, può con prova di fatto la presunzione distruggere; (26) ma contro la presunzione, che dal diritto commerciale si è aggiunta per annullare il contratto di assicurazione, non si ammette una prova contraria. La legge ha detto,

(26) „ Si chirographum cancellatum fuerit, LI-
„ CET PRAESUMPTIONE debitor liberatus esse
„ videtur; in eam TAMEN quantitatem, quam
„ MANIFESTIS PROBATIONIBUS creditor sibi
„ adhuc deberi ostenderit, recte debitor conveni-
„ tur. Leg. 24. ff. de probation.

che da tale presunzione si annulla il contratto, e contro tale presunzione dirimente non ha riserbato il beneficio di addurre la prova, come per le altre presunzioni ha fatto, dove dal comune diritto espressamente si permette. Quando la presunzione, che la legge accoglie, si esclude dalla prova, allora dai dottori è chiamata, com'è notissimo, presunzione *juris*; ma quando la legge ammette una presunzione, senza riserva di poter provare in contrario, allora la presunzione dai medesimi dottori è distinta colla espressione *juris et de jure*. La presunzione *juris et de jure* viene annoverata fra i mezzi di piena prova, e contro essa perciò non ha luogo alcuna specie di prova. Alla classe delle presunzioni *juris et de jure* sempre appartiene quella, che il diritto commerciale contempla, e che per la nullità si adduce di un' assicurazione del carico già giunto a salvezza o disgraziatamente andato in deperizione. La legge non ha fatto alcuna riserva; perchè la notizia presuntivamente ha luogo, ed è impossibile una tale presunzione di escludere. La presunzione certamente della notizia derivante dalla distanza è fondata sulla natura delle cose. Ad alcuno non riesce di dire, che

non è possibile di avere avuto la notizia di un fatto, che per la distanza si poteva conoscere. Se pertanto questa presunzione non dimostra la notizia certa per punire il dolo, lascia però una dubbiezza legalmente fondata. Con questa dubbiezza dunque si ammette definitivamente la presunzione per gli effetti soltanto civili, e pei medesimi soli effetti sta essa in luogo di pienissima prova.

37. La nullità poi dall' assicuratore domandata non produce alcun indennizzo in suo beneficio, e neppur quello del mezzo per cento. L' azione promossa per la sola nullità dell' assicurazione fatta dopo la notizia degli avvenimenti, non esclude l' azione dei danni. Può benissimo accadere, che uno dubbioso sia e subito a tentar non si esponga un giudizio, la di cui risultanza dipenda dalla evidenza delle prove; mentre intanto a sperimentar prima si pone le sue ragioni sulla semplice nullità, che colla sola presunzione si giudica. La sentenza, che la semplice nullità dichiari non si estende anche su quella dei danni; perchè si può verificare la presunzione che il diritto conceda di nullità, senza l'esistenza della prova, che il diritto ammetta dei danni. La sentenza però, che anche la sempli-

ce nullità escluda, si estende ad escludere anche il diritto dei danni; perchè quando con essa si dichiara che della impugnata notizia neppure una presunzione si verifica, la prova ne rimane distrutta. Se dunque dopo una sentenza di sola nullità si vuole procedere al giudizio dei danni, si devono addurre le prove, che nella sentenza di nullità non vennero prodotte. Non occorre pel giudizio dei danni di aver prima la revoca della sentenza sulla semplice nullità; perchè l'azione dei danni è diversa per ampiezza, e da nuove prove risulta. Se poi per fondamento del giudizio dei danni le sole prove si adducessero, che il valore non ebbero di pura presunzione e che già escluse furono dalla sentenza di semplice nullità, l'azione dei danni non si può accogliere; perchè le prove dedotte in appoggio già sono giudizialmente distrutte dalla sentenza recata in difesa per via di eccezione. Questa eccezione non può esser ricusata dal tribunale quantunque la facoltà non avesse di rivocar la sentenza. La sentenza poi che ammetta i danni, contiene in se anche la nullità; e non occorre di domandar la revoca di una contraria sentenza profferita, quando sulla sola nullità si agitava il giudizio. Non è sen-

tenza contro sentenza; mentre una non contraddice all' altra, quando una da diversi motivi sia derivata dell' altra. Quindi è, che se i danni sono dalla sentenza esclusi per mancanza di prove, si può anche dopo un tale giudizio l' altro giudizio introdurre della nullità per esistenza di presunzione. Dopo però la sentenza, che i danni ammetta, non ha luogo il giudizio della semplice nullità; perchè ammesse le prove della controversa notizia nel giudizio dei danni, ammessa è anche la presunzione; nè ad un' altro tribunale, che facoltà non abbia di rivocarne la sentenza, è lecito delle stesse prove di non rispettar l' ammissione giudizialmente già dichiarata.

38. Per sottrarsi un contraente dal pagar la pena, che inflitta è al dolo, egli potrebbe addurne soltanto l' eccezione di aver contrattato col mezzo di un commissionario. Siccome il delitto è personale; così a colui n' è dovuta la pena, che personalmente il medesimo delitto ha commesso. Il commissionario la pena soddisfar deve colle proprie sostanze. Se il commissionario provasse, che la frode fosse nel solo committente, avrebbe l' assoluzione per se della pena. Quando la frode fosse nel commissio-

nario e nel committente, la pena si dovrebbe solidalmente pagare, quando anche civilmente si fosse escluso per patto l' obbligo solidale. Fra il commissionario ed il committente ci sarebbe il diritto poi di rivalsa per la ripartizione della pena comune pel comune delitto. Il contratto però criminoso (quando fosse pure senza reità il committente) resta sempre distrutto anche per gli effetti civili. A riserva del delitto, il committente garantisce ogni atto del commissionario; purchè sia nella sua commissione compreso. Un furto fatto sopra un terzo da un commissario un legittimo acquisto giammai non produce pel committente: e se la prova della frode non sottopone a condanna il committente stesso; la prova stessa, che condanna il commissionario, annulla pure il contratto. È vero in genere, che un correo l' azione non ha di aver dall' altro la liberazione delle molestie; ma in ispecie si deve considerare, che la pena del delitto si è voluta proporzionare all' interesse, da cui lo stesso delitto si è generato. Se uno pertanto commesso abbia una frode per l'interesse di cento franchi, la legge nelle assicurazioni marittime all' ammenda di duecento franchi lo condanna; ma l' ammenda sproporzionata sarebbe,

se per l' interesse di cento franchi lo condannasse a duemila franchi per essere unito ad un altro, che per l' interesse di novecento franchi alla iniquità del furto si accinse. Se di un delitto si trattasse in un grado di eguale malizia commesso, la pena eguale dovrebb' essere per tutti; ma in questo caso il grado della malizia si misura col grado dell' interesse.

39. Se dunque uno si fosse indotto a fare assicurare un carico del valore di mille franchi, e nel contratto di assicurazione ci fosse una ditta assicuratrice composta di cento soci e tutti anche nel dolo collegati, non si potrebbe certamente pretendere che l' assicurato per mille franchi percepisse un' ammenda di duecento mila franchi a carico di persone, ciascuna delle quali sarebbe in questo strano caso condannata a pagare duemila franchi per l' acquisto doloso di sei franchi e sessantasei centesimi, che appunto è il premio massimo di due terzi sul carico di mille franchi diviso in cento soci e per ciascuno a soli dieci franchi ridotto. Per l'effetto della solidale obbligazione l'intiero pagamento in conseguenza si deve anche da un commissionario soddisfare; perchè di diritto è nelle assicurazioni marittime la garanzia solidale del com-

missionario. Il pagamento fatto dunque per effetto di garanzia produce l' azione di rivalsa o liberazione di molestie. Non giova, che nel contratto di assicurazione si sia escluso l' obbligo solidale; perchè l' esclusione di un diritto non si estende alle conseguenze di un' azione criminosa, che nei patti non fu contemplata. La medesima esclusione risulterebbe inoltre da un contratto, che già è dalla frode annullato.

CAPO DECIMOQUARTO

DELLA RINUNZIA ALL' INCETTA O SIA DELL' ABBANDONO DEGLI OGGETTI ASSICURATI AGLI ASSICURATORI

1. Quando il caricatore il diritto solamente abbia di avere un indennizzo dall' assicuratore per le spese e danni prodotti dal viaggio sugli oggetti assicurati, allora il diritto dell'assicuratore viene contemplato dalle leggi, che noi ci porremo nel seguente capo ad esaminare. Quando però nel caricatore il diritto pure fosse di avere dall' assicuratore tutta la somma, a cui ascende il valore degli assicurati oggetti, allora non potrebbe l' assicurato stesso avere il prezzo del carico e conservare il diritto sul medesimo carico. Per lo più è inutile l' abbandono, essendo per lo più inutile la ricupera degli oggetti perduti; ma la stessa ricupera totale o parziale non è affatto impossibile. Quindi la legge nella perdita degli oggetti assicurati vuole, che gli stessi oggetti sieno abbandonati tanto colla privazione di ogni diritto per parte del caricatore, quanto colla speranza rimota o prossima di ricupera per parte dell' assicuratore che ne ha pagato il valore.

L' abbandono dunque degli oggetti assicurati è la perdita di essi avvenuta con risarcimento a beneficio del caricatore e con facoltà di poterli ricuperare nell' assicuratore già gravato di tale risarcimento. Gli assicuratori acquistano la proprietà degli oggetti abbandonati con tutte le azioni e diritti, che alla stessa proprietà sono annessi. È perciò, che gli assicuratori possono allegare per la ricupera la nazionalità del caricatore, di cui coll' abbandono divengono cessionari. Il caricatore potrebbe in ogni viaggio avere coll' abbandono dall' assicuratore il prezzo del carico assicurato, se la legge non avesse determinato espressamente i casi, nei quali soltanto l' abbandono si ammette; e sono la preda, il naufragio, l' arrenamento con rottura, l' innavigabilità per sinistro di mare, la perdita o deterioramento degli oggetti assicurati, se il deterioramento o la perdita ammonta almeno ai tre quarti del valore della cosa, l' arresto per parte di potenza straniera, e l' arresto anche per parte del proprio Governo, quando questo pure accada dopo che il bastimento è partito e che l' epoca è cominciata dei rischi. (1)

(1) ,, L' abbandono degli oggetti assicurati può ,, esser fatto, in caso di preda; di naufragio; di

2. È uguagliato alla perdita propriamente detta il caso di preda; perchè gli oggetti predati, se al predatore vadano, anche senza esser guasti o deteriorati, dal caricatore vengono allora perduti. Nello stesso modo è del naufragio. Degli oggetti caricati si vegga pur l'esistenza; ma se dei medesimi non si possa usare, la perdita di essi è sempre verificata. Così è degli altri casi, dei quali si è fatta l' enumerazione. L' abbandono è dunque permesso anche quando la perdita sia legamente presunta e non sia realmente avvenuta. La perdita è in fatti uno dei casi dalla legge numerati e distinti.

3. Molte questioni solevano insorgere sulla perdita non completamente verificata. La legge pertanto ha voluto affatto toglierle collo stabilire, che l' abbandono si ammetta per la perdita pure di tre quarti del carico assicurato. In

„ arrenamento con rottura; d'innavigabilità per si-
„ nistro di mare; in caso d' arresto per parte di po-
„ tenza straniera; in caso di perdita o deteriora-
„ mento degli effetti assicurati, se il deterioramen-
„ to o la perdita ammonta almeno ai tre quarti del
„ valore della cosa. Può aver luogo in caso di ar-
„ resto per parte del Governo, dopo il viaggio in-
„ cominciato. Regol. di Comm: Art. 363.

fatti anche a me pare, che abbia ragione il Pothier di dire, che le merci si considerano intieramente in una negoziazione perdute, quando di esse una piccola parte ne resti e quando questa non giunga od appena basti alle spese del nolo. Strana mi sembra poi l' opinione dell' Emerigon, che contraddice alla legge col dire, che la perdita non sia verificata quando esistano anche le piccole particelle del carico. Quindi è, che mi sembra la legge aver saviamente fissato il grado di perdita, in cui possa l' abbandono aver luogo.

4. Nella perdita delle mercanzie non si può riguardo avere al valore di esse. Se il valore si desumesse dalla compra, questa potrebbe a caro prezzo essere stata. Se poi si desumesse dalla vendita delle reliquie del carico, questa vendita potrebbe a vile prezzo essere ridotta o per qualche intrinseco difetto o per la deteriorazione nel corso pure del viaggio avvenuta. La perdita si calcola dalla diminuzione del carico in numero in peso ed in misura. Questa è la perdita o deteriorazione, che protrebbe accadere per disgrazia di mare; ma la perdita o deteriorazione del prezzo è uno sfortunato accidente di speculazione, che non può entrar mai nei pe-

ricoli marittimi, ai quali è limitata la garanzia dell' assicurazione.

5. La frattura con arrenamento è anch' essa una specie di naufragio. Sebbene naufragio si chiami la sommersione del bastimento in qualunque modo avvenuta; tuttavia naufragio è propriamente quando il bastimento si frange, e per la sua frattura si sommerge. La parola stessa il dimostra; perchè agevole cosa è il vedere, che deriva da *navis frago*. Se la frattura fosse leggiera, colla medesima non si dice nè dire si può che il bastimento sia franto; perchè la frattura una distruzione o quasi distruzione suppone. Quando pertanto una frattura nel bastimento ci fosse, che nol sommergesse e neppure coll' arrenamento il corso ne arrestasse; allora la frattura non entra certamente nella classe dei naufragi. Neppure un arrenamento non prodotto da frattura può essere nella classe ammesso dei naufragi. Quando in fatti non sia franto il bastimento, si accorre con altri bastimenti a salvarlo: e se di salvarlo fosse impossibile per l' innavigabilità o per altre cagioni, allora l' innavigabilità e le altre cagioni allontanatrici di ogni salvezza si ammettono nella classe del naufragio. L' arrenamento con frattura è

una delle cagioni, che la salvezza impediscono, perchè, quando si verifica, sempre guasta o si suppone che sempre nella massima parte guasti tanto il bastimento quanto le merci. Dunque con saviezza tra le cause legittime dell'abbandono è stato escluso l' arrenamento semplice o la semplice frattura; ed è stato dichiarato, che l'arrenamento prodotto dalla frattura è dell' abbandono una leggittima causa.

6. Anche senza la frattura e senza l' arrenamento il bastimento si può rendere innavigabile. Quando l'innavigabilità è prodotta da una disgrazia o sinistro di mare, la prova di questa disgrazia o sinistro è sempre manifesta e facilmente si adduce. È perciò che, quando questa prova non si potesse mostrare; si presume, che l' innavigabilità sia per difetto intrinseco del bastimento. Esclusa non è questa presunzione dalla visita, precedente, che lo stato assicurò di poter navigare. Qualche difetto nella visita può rimanere occulto anche in buona fede dei visitatori: e specialmente a tutti è impossibile di conoscere i difetti di un bastimento anche nelle particelle interne dei legnami. L' innavigabilità dunque, quando ad un sinistro evento di mare attribuir non si possa, bisogna

dal fatto in una qualche intrinseca causa necessariamente supporla. In questo modo la pensa pure il Casaregi, che in sostegno di sua opinione adduce la decisione emessa dalla Rota Fiorentina nel 31. Luglio 1726. La Rota Fiorentina osserva perfino gl' inconvenienti, che ne potrebbero spesso accadere; perchè facilissima cosa è il nascondere i vizi di un legname vecchio ed anche guasto studiosamente costruito per trar profitto da un' assicurazione col pretesto dell' innavigabilità se si potesse presumere dalla disgrazia del mare anche in breve tragitto e senza piccola o grande burasca. E siccome un naufragio è, quando il mare renda innavigabile un bastimento; così ha luogo l'abbandono per l' innavigabilità prodotta solamente da una disgrazia di mare. La rimpalmatura esclude l' innavigabilità; ma se la rimpalmatura giungesse alla spesa di tre quarti del prezzo, a cui è valutato il bastimento, allora è una rinovazione di bastimento, e nella precedente frattura si reputa intieramente perduto. La legge nol dice con espressi vocaboli; ma risulta la sua disposizione da quella stabilita sulla misura della perdita, che a tre quarti per completo l'ammette.

7. Nello stesso modo mi pare, che si possa far l' abbandono sebbene la ripalmatura fosse di poca spesa, quando un lungo tempo ci volesse per compierla. Se per la rimpalmatura si consumasse il tempo nell' assicurazione fissato, allora la disgrazia è dell' assicuratore; perchè il danno sul tempo e non sulla spesa consiste. Sebbene poi l' assicurazione fosse a viaggio e non a tempo; l' abbandono avrebbe sempre luogo, quando per la rimpalmatura tre quarti s' impiegasse del tempo più lungo secondo le distanze dalla legge contemplato nel parlar delle presunzioni sulla notizia degli arrivi. Al tempo dell'arrivo si deve quello aggiungere dello ritorno quando l' assicurazione per l' andata e ritorno si sia stipolata.

8. L' innavigabilità è assoluta, e per deficienza di riparazione si deve ammettere anche quando per avere questa riparazione al capitano manchino i mezzi. Lo stato pertanto d' innavigabilità si deve agli assicuratori notificare; perchè possino essi correre a cercare quellà riparazione, che al capitano fosse impossibile. Se l'innavigabilità fosse giudicata esistere in un bastimento per mancanza di una riparazione, la prova di questo giudizio non basta per far l' ab-

bandono; ma la prova si deve aggiungere della impossibilità di affettuare la riparazione medesima.

9. L'abbandono poi non può esser fatto prima della partenza; perchè le obbligazioni dell' assicurante dopo la partenza incominciano. Se il caricatore timido fosse in modo, che per patto volesse l'abbandono anche nella sopravenienza qualunque altra più piccola disgrazia del viaggio marittimo, la legge un tal patto non esclude, quando i casi enumera in cui essa l'esecuzione dell' abbandono stabilisce. (2) Io credo, che di correzione sia degna la legge, che l' abbandono permette per l'arresto fatto con ordine del proprio Governo. Per motivo dell' arresto non ha luogo mai l' abbandono; ma luogo ha per causa della confisca. Quindi a me pare, che la legge meglio espressa si sarebbe col dire per *confisca* di una Potenza o Governo tanto proprio quanto estero e per *latrocinio* dei pirati, piuttosto che per *arresto* tanto del forastiero che del proprio Governo. In fatti è sempre confisca l'arresto che si fa da un Go-

(2) „ Non può essere fatto l' abbandono prima che „ il viaggio sia incominciato. Cit. Regol. di Comm. Art. 364.

verno, quando non fosse una temporaria ritenzione degli oggetti arrestati, nè dei medesimi si dasse una equivalente compensazione. È poi latrocinio l'arresto che si fa dai pirati e ladri di mare. Anche al proprio Governo, dopo la partenza di un bastimento, può sopraggiungere il bisogno degli oggetti che fossero nello stesso bastimento caricati. Allora il Governo stesso spedisce per l'arresto del bastimento; ma non è allora nè confisca nè latrocinio. Se poi per titolo di pubblica inimicizia e per pubblico bisogno si arrestano i bastimenti esteri, allora l'arresto è una vera confisca. Se poi dal Governo si pagasse il danaro in luogo degli oggetti predati, a me sembra di potersi fare una distinzione. O nell'atto dell'arresto si dichiara, che il carico sarà temporariamente arrestato o che il valore sarà restituito della preda, ed allora l'arresto non è propriamente tale da poter dare il diritto dell'abbandono: ed il caricatore avrà l'azione tanto pel danno, ch' egli sul medesimo valore potesse soffrire, quanto per la deteriorazione degli oggetti restituiti. O nell'atto dell'arresto alcuna dichiarazione non si emette di restituire gli oggetti predati nè il valore di essi, ed allora l'ab-

bondono è legittimo; perchè l'arresto è confisca.

10. Quando la confisca per parte di un Governo straniero non fosse ordinata per pena di criminosa introduzione, allora il Governo straniero è un inimico: e l'arresto fatto per nazionale inimicizia è appunto quella confisca, che garantisce l'abbandono. Tutti gli altri danni dagli altri casi al caricatore prodotti devono sempre avere il risarcimento; ma l'abbandono giammai non ammettono. L'indennizzo dei danni potrà esser basato sulla prova di essi e sulle convenzioni alla stessa prova sostituite (3).

11. L'abbandono non si può fare parziale; perchè l'assicurazione è fatta sopra una indivisa totalità di carico e non sopra ciascun capo delle merci, che lo stesso carico costituiscono. L'abbandono si ammette anche per una piccola porzione di perdita quando ci sia il patto dello scalo, vale a dire, quando, durante il tempo ed il luogo dell'assicurazione, si possa nei porti o rade depositare o vendere una parte

(3) „ Tutti gli altri danni sono riputati avarie, „ e si regolano tra gli assicuratori e gli assicura- „ ti a norma delle loro convenzioni. Cit. Regol. di Commer. Art. 365.

del carico. Dopo lo scalo l'assicuratore sta in pericolo del solo prezzo, a cui ascendono le merci sul bastimento rimaste. È perciò che l'abbandono non si potrà più fare per la perdita di tre quarti del carico. Il carico diminuito sarebbe dallo scalo e non dalla perdita. Colla perdita dunque di tre quarti delle sole merci rimaste si può far l' abbandono, e non col misurare la quantità intiera del carico.

12. Il carico se aumenta di prezzo, come si potrebbe facilmente verificare nelle assicurazioni fatte per l' andata e per lo ritorno, e se il carico perisce con questo aumento ed a lui del carico si fa l' abbandono, egli con aumento di prezzo non deve pagare la perdita; perchè il prezzo aumentato espone l' assicurato ad un nuovo pericolo: e se allontanar vuole questo, egli deve di questa nuova proprietà fare un nuovo contratto di assicurazione.

13. Non può inoltre l' abbandono esser condizionato; perchè l' assicuratore quando paga il prezzo del carico e l' assicurato a se tira dello stesso carico il prezzo, dall' assicuratore il possesso e la esclusiva proprietà se ne acquista. Neppure si può l' abbandono estendere agli oggetti, che nel contratto di assicurazione non son

contemplati. Anche gli oggetti scaricati devono far parte dell' abbandono. L' abbandono in conseguenza non può esser condizionato. Può soltanto l' abbandono esser erroneo per l' errore della notizia che il produsse.

14. L' abbandono non si può anticipare; perchè sarebbe l' effetto di un' azione o diritto non ancora esistente. Siccome però il caricatore nell' abbandono dichiara, che il medesimo gli conviene; così spetta di poterne la nullità reclamare all' assicuratore, il quale soltanto riceve il danno dell' abbandono nullamente fatto. Il caricatore dopo che quell' infortunio ha sofferto, che il diritto gli accorda di far l' abbandono, non deve a proprio vantaggio lasciar vendere gli oggetti prima di fare lo stesso abbandono. Gli oggetti per lo stato di disgrazia passano in proprietà dell' assicuratore; ma se lo stato della disgrazia con una vendita posteriore si cangia, la stessa disgrazia in proprio profitto dal caricatore convertita il diritto distrugge dell' abbandono. Il tempo, che dalla disgrazia si concede a far l' abbandono ha per oggetto la verificazione del fatto; ma non già un tal beneficio si accorda, perchè il caricatore ricavi profitto dall' infortunio, e perchè dell' assicurato più

dura renda la condizione. In questo modo ha deciso la Corte Reale di Aix quando analogamente a questi principii emanò una sua sentenza nel 25. Gennajo 1831.

15. Quando la disgrazia fosse tale, che il diritto dasse dell'abbandono, allora le obbligazioni del caricatore verso il sovventore si estinguono: come si estinguono anche sopra gli oggetti abbandonati tutte le affezioni dei precedenti contratti. Quando però gli oggetti abbandonati sieno stati venduti avanti dell' abbandono per riparare le spese del viaggio, allora l'eccezione dell' abbandono contro il sovventore non si ammette, come saviamente decise il tribunale del commercio di Marsiglia con sentenza del 3. Febbraro 1830., che in grado di appellazione fu confermata (4).

16. Siccome la notizia della perdita può esser fondata sopra una probabilità più o meno estesa, senza che una positiva certezza la stessa notizia produca; così subito non può essere

(4) „ L' abbandono degli oggetti assicurati non „ può essere parziale nè condizionato. Non si estende che agli effetti, che sono l' oggetto dell' assicurazione e del rischio. Cit. Regol. di Comm. Art 366.

obbligato il caricatore a fare l'abbandono, che forse una qualche diminuzione di capitale gli apporta. Se però il caricatore non fa subito l'abbandono, egli neppure col pretesto dell'incertezza può tenere a sua posta sospesi per lungo tratto di tempo gl'interessi dell'assicuratore, che abitualmente una moltiplicità di rischi a vantaggio del commercio in se assume. Quindi la legge ha stabilito anche il tempo, che accorci perfino la prescrizione commerciale, ed in cui, dopo la perdita, si possa far l'abbandono. Il tempo è dalla distanza misurato del luogo, ed a correre incomincia dal giorno che la notizia è sorta ed è perfino prodotta da una vaga voce. La legge tace sul modo di stabilire la notizia ed il punto certo del di lei cominciamento. Ciò è un vuoto della commerciale legislazione; ma noi crediamo, che la notizia non si possa dall'assicuratore nè dal caricatore suscitare per ischerzo e neppure per dolo. Secondo dunque il proprio interesse l'assicuratore od il caricatore dovrà l'uno notificare con una giudiziale intimazione alla persona o domicilio dell'altro gli avvisi o la provenienza della probabilità o della voce di tale notizia, e da tale intimazione parte il punto del

tempo. L' intimazione o notificazione degli avvisi e della voce serpeggiante non dev' essere protratta più di tre giorni. Se la protrazione della intimazione un provato danno apportasse, certissima cosa è, che a carico sarebbe il medesimo danno di chi colla protrazione lo ha prodotto e colla inosservanza del comando di espressa legge. Questa legge veramente al solo caricatore comanda di fare la notificazione; ma ci sembra che in questa parte si verifichi pel commercio una di quelle imperfezioni, che nella legislazione attuale di quasi tutta l'Europa noi abbiamo più volte notato, e che speriamo dal Governo nostro di vedere corette nel codice commerciale, promesso in sostituzione del vigente provvisorio regolamento. Anche il caricatore ha interesse, come abbiamo sopra dimostrato d' impedire o di scemare la perdita del carico; e perciò si deve nello stesso modo, che all'assicuratore, notificare gli avvisi; perchè anch' egli possa cercare i mezzi d' impedire o di scemare la medesima perdita. Se scorso il termine l' abbandono non sia fatto, l' abbandono medesimo più di effettuare non è permesso.

17. Alcuni pensano, che il termine sia in beneficio soltanto del caricatore, e che que-

sti possa fare l' abbandono anche subito, che nata sia la voce della deperizione; ma io diversamente opino. La legge tace su questo proposito: ma siccome l' abbandono all' assicuratore un danno apporta; così a me sembra, che l' azione di questo danno dalla perdita originato del carico non si possa intentare sopra una semplice probabilità o voce e senza lasciargli uno spazio di tempo per verificare o per ismentir la notizia del suo danno producitrice. Anche dall' altro canto il caricatore, se non sempre, può spesso dall'abbandono ricevere un danno colla perdita di un maggiore guadagno e perfino di un capitale più prezioso del valore fissato nel contratto di assicurazione. Senza la verificazione o la esclusione di una notizia e sopra la semplice voce di essa l'assicuratore costretto non può essere a perdere un diritto sulla proprietà di un maggior capitale o di un maggior profitto. È per questo, che il caricatore dall' assicuratore non può esser costretto a far l' abbandono anche quando i casi si avverino, in cui la legge il permette. Il caricatore in facoltà è di esser pagato solamente dei danni e spese nella perdita sofferte del carico per conservare sul carico stesso il diritto di proprietà

secondo i gradi di sua lusinga. Le spese ed i danni, che al caricatore derivano per la fatta o tentata ricupera del carico si sono dal caricatore incontrati per fare un beneficio all' assicuratore; e dall' assicuratore sempre al caricatore debbono essere rimborsate. Se il termine poi anche a beneficio del caricatore non fosse introdotto, l'assicuratore allora il dolo adoprar potrebbe con suscitar la falsa notizia di perdita per appropriarsi un capitale non ancora perduto: perchè, come osservato abbiamo, l'abbandono trasferisce il capitale nel dominio e proprietà dell'assicuratore. Quindi è, che il termine, a comune beneficio decorre per la verificazione od esclusione della notizia, che il diritto ammetta od escluda dell' abbandono. Questo termine più breve di ogni altro è anche per la prescrizione a motivo di accrescere nell' assicuratore la possibiltà di ricupera. Il termine, dentro cui l'abbandono nei leciti casi si ammette, ristretto è da sei mesi per la perdita, che avvenuta fosse nei porti o coste del Mediterraneo di Europa di Asia e di Affrica. Il medesimo termine si estende ad un anno, quando la notizia ci fosse di una deperizione del carico nelle colonie dell' Indie occidentali

o nelle Isole Azore o nelle Isole Canarie od in Madera o nelle altre isole o coste occidentali dell' Affrica o nell' isole o coste orientali dell' America . Si estende per ultimo grado anche a due anni, quando solamente la perdita si asserisce avvenuta in tutte le altre parti più lontane del mondo da quelle che per lo spazio di un' anno sono state dalla legge stabilite. (5).

(5) ,, L'abbandono debb' essere fatto agli assicu-
,, ratori nel termine di sei mesi a cominciare dal
,, giorno della ricevuta notizia della perdita accadu-
,, ta nei porti o nelle coste dell' Europa, o su quel-
,, le di Asia e d' Affrica nel Mediterraneo : op-
,, pure in caso di preda, dal giorno della ricevuta
,, notizia della condotta del bastimento in uno de'
,, porti o luoghi situati nelle coste qui sopra men-
,, tovate. Nel termine di un anno, dopo la ricevu-
,, ta della notizia o della perdita accaduta, o della
,, preda condotta alle colonie dell' Indie occidenta-
,, li , all' isole Azore, alle Canarie, a Madera ed
,, altre isole e coste occidentali d'Affrica, ed orien-
,, tali d' America. Nel termine di due anni, dopo
,, la notizia delle perdite accadute, o delle prede
,, condotte in tutte le altre parti del mondo. Tra-
,, scorsi tali termini, gli assicurati non potranno più
,, essere ammessi a fare l' abbandono. Nel caso in

18. Quando l' assicurazione a limitato tempo non sia fatta, e quando alcun avviso non ci sia di perdita, nè voce sufficiente a poterne intimar la notizia, tanto l' assicuratore quanto il caricatare devono attendere un anno pei viaggi ordinari e due anni pei viaggi di lungo corso dal giorno, al quale si riferiscono le ultime notizie del carico non perduto: e se queste notizie di antecedente salvezza non si potessero giustificare, il tempo dal giorno decorre della partenza. Scorso questo tempo, non è duopo di portare alcuna prova della perdita; perchè presunzione è, che avvenuta sia la perdita di un bastimento, quando non sia stato possibile di averne alcuna notizia in un intiero anno pei viaggi ordinari ed in due anni pei viaggi di lungo corso. Una tale presunzione non ammette la prova contraria; perchè dalla legge non è in ciò riservata (6). Se in fat-

„ cui l' abbandono può essere fatto, e in quello „ di ogni altro accidente a rischio degli assicuratori, „ l'assicurato è in obbligo di notificare all' assicu- „ ratore gli avvisi che ha ricevuti. La notificazio- „ ne debb' essere fatta entro tre giorni dalla ricevuta „ degli avvisi. Cit. Regolam. di Comm. Art. 367. e 368.

(6) „ Si osservi nel capo precedente il §. 36.

la notizia di un carico manca per sì lungo tratto di tempo, la privazione del carico è già una perdita. La posteriore notizia di salvezza sarebbe un'equivalente della ricupera. Siccome però la ricupera non esclude la precedente perdita; così neppure la esclude la posteriore notizia. In sequela dell' abbandono, l' assicuratore si pone in tanto efficace azione, che il carico rinviene, di cui non si aveva notizia. Questo rinvenimento non annulla l' abbandono, che già ebbe luogo con piena esecuzione e che già pose il caricatore in istato colla somma dell' indennizzo a fare in commercio altre contrattazioni. Il tempo di uno e di due anni è stabilito per generalità dei casi; ma proibito non è il patto di sostituire un tempo più limitato, che nella privazione di notizia si debba considerare la perdita (7).

(7) „ Se spirato un anno computabile dal giorno „ della partenza del bastimento, o dal giorno al quale „ si riferiscono le ultime notizie ricevute pei viaggi „ ordinari, e dopo due anni, pei viaggi di lungo corso, l'assicurato dichiara non aver ricevuto „ alcuna notizia del suo bastimento; egli può fare l' abbandono all' assicuratore, e chiedere il „ pagamento dell'assicurazione, senza che vi sia bi-

19. Nel medesimo modo è presunta la perdita, quando affatto la notizia non esiste dopo scorso il tempo, a cui l'assicurazione venne ristretta (8). Nè nascer può la questione per distinguere i viaggi ordinari da quelli di lungo corso, essendo stati dalla legge quelli di lungo corso determinati, e sono quelli che s' intraprendono per l' Indie, Mare Pacifico, Canadà, Terra Nuova, Groenlandia, per le coste ed isole dell' America meridionale e settentrionale, per le Azore, per le Canarie, Madera, e per tutte le coste e paesi situati sull' Oceano al di là degli stretti di Gibilterra e del Sund (9).

„ sogno dell' attestato della perdita. Spirato l' anno, o i due anni, l'assicurato ha per agire i termini stabiliti dall'art. 367. „ Regol. di Comm. Art. 369.

(8) „ Nel caso di un' assicurazione a tempo limitato, spirati i termini stabiliti, come sopra, pei viaggi ordinarj, e per quelli di lungo corso, la perdita del bastimento si presume accaduta nel tempo dell' assicurazione. Cit. Regol. di Commer. Art. 370.

(9) „ Sono riputati viaggi di lungo corso quelli „ che s' intraprendono alle Indie orientali, ed occidentali, al mare Pacifico, al Canadà, a Terra „ Nuova, alla Groenlandia, ed alle altre coste ed

20. Quando la notizia della perdita del carico fosse basata sopra vere prove e non sopra semplici congetture, e quando contro le prove stesse niente si potesse opporre, neppure allora il caricatore obbligato è a spogliarsi subito di ogni proprietà sul carico col farne l'abbandono; ma s' egli subito non può esser costretto a far l' abbandono, a dichiarar può esser costretto se intenda egli o no di riservarsene il diritto. L' epoca stessa, che la legge concede per verificare od escludere una notizia fondata sulle semplici congetture, al caricatore giova col mezzo della riserva per potere dentro tale spazio ponderare il suo vantaggio e deliberare di fare o non far l' abbandono. L' epoca non può esser di alcun soccorso all' assicuratore; perchè quando la perdita è provata, gli è inevitabile il pagamento, senza nulla poter calcolare. Il premio dello rischio dev' esser pagato subito che lo rischio è finito. Il tempo, entro cui restringere

„ isole dell' America meridionale e settentrionale, „ alle Azore, alle Canarie, a Madera, ed in tutte „ le coste e paesi situati sull' Oceano al di là de- „ gli stretti di Gibilterra e del Sund. Cit. Regol. di Commer. Art. 371.

si è voluto lo rischio, non si può ampliare; ma se il tempo da se stesso si abbrevii, e se gli oggetti assicurati giunghino alla loro destinazione innanzi che finito sia il tempo contemplato pei rischi; il pagamento del premio non si deve dilazionare col pretesto di non esser giunto il tempo, al quale l'assicurazione fu estesa. Nello stesso modo gli oggetti perduti ed all'assicuratore abbandonati si devono pagare subito che l' abbandono non si possa impugnare, e prima che giunto sia il tempo nell' assicurazione fissato pei rischi. L'epoca però, nel negare all' assicuratore un qualunque sollievo, neppure gli può essere di aggravio. Sebbene in fatti l' assicurato dichiarasse di far subito l'abbandono, l' assicuratore non deve pagar subito il carico, quando avesse convenuto di pagarlo nel termine di un viaggio a tempo fisso. Sia pure avvenuta la perdita di un carico dopo un giorno, quando l' assicurazione sia fatta per un viaggio a tre mesi, l' assicuratore è costretto al pagamento degli oggetti abbandonati al fine dei tre mesi e non di un giorno. Dentro un tempo prefisso si può pertanto eseguir l' abbandono; ma l' epoca del pagamento contro l' assicuratore non comincia finchè il tem-

po prefisso non abbia compiuto il suo corso.

21. Il ritardo del pagamento non si ammette anche colla prova, che la preda per colpa o dolo avvenuta sia dell' assicurato. Per questa colpa o dolo l' assicuratore il diritto ha di essere rimborsato e vendicato; ma per l' ammissione od esclusione di questa prova sulla colpa o dolo il litigio può spesso continuare a far torbida dell'assicuratore l' azione ed a render per conseguenza non liquido almeno il credito; mentre chiarissima è del caricatore l'azione, come il credito è ancor liquidissimo. Siccome dunque il giudizio sulla colpa o dolo del caricatore può avere un ritardo; così per qualunqne titolo non si può questo ritardo sopportare nei debiti non controversi, e specialmente per l'interesse dei commercianti. Il pagamento delle merci assicurate non si sospende dall' arrivo del carico ricuperato, e neppure rifiutare si può, quando legittimamente l' abbandono fosse già fatto (10).

(10) „ L' assicurato può, colla notificazione mentovata all' art. 368., o fare l'abbandono con intimazione all'assicuratore di pagare la somma assicurata nel termine fissato dal contratto, o riservarsi di far l'abbandono nei termini fissati dalla legge. Cit. Reg. di Comm. Art. 372.

29. Sicome l' abbandono trasferisce nell' assicuratore la proprietà del carico; così l' atto dell' abbaudono stesso dev' essere accompagnato dalla dichiarazione di tutte le assicurazioni anche ordinate, non che di tutto il danaro preso sopra gli oggetti anche non assicurati e perfino in conseguenza sul bastimento; onde l' abbandono all' assicuratore il dominio dia pienamente del carico. Il pieno e pacifico dominio dato non sarebbe se il prenditore potesse vedersi perseguitato tanto con diritti o pretensioni dei terzi precedentemente affette al carico per opera dello stessò datore, quanto con diritti o pretensioni non affette al carico e per concorso de' creditori o per qualunque altro titolo anche remotissimo. Senza tale dichiarazione l' abbandono non si può effettuare. Il tempo, dentro il quale l' abbandono fattò esser deve, non rimane però prolungato a motivo della non fatta dichiarazione. Colla sospensione della dichiarazione si sospende l' abbandono: ma se nel termine stabilito per l'abbandono la dichiarazione fatta non sia; l' abbandono più non si ammette, e la non fatta dichiarazione non serve di pretesto allo ritardo, e sta in luogo anzi di ri-

nunzia del diritto dell' abbandono. La proprietà degli oggetti abbandonati resta sempre in rischio del caricatore anche dopo notificato l' abbandono, quando nell' assicuratore fosse giudicato giusto il rifiuto dello stesso abbandono (11).

23. Quando il caricatore facesse quella dichiarazione, che bisogna premettere per potere in appresso far l' abbandono; e quando questa dichiarazione alla verità fosse in qualche modo contraria: la legge non ha mai voluto comtemplare nella non vera dichiarazione un errore innocente; ma sempre per fraudolenta la considera, come in fatti è sempre in qualche modo fraudolenta per la negligenza usa-

(11) „ L' assicurato è in obbligo nel fare l' ab„ dandono di dichiarare tutte le assicurazioni, che „ ha fatte, o fatte fare, comprese quelle che ha or„ dinate, ed il danaro che ha preso a cambio ma„ rittimo, sia sul bastimento, sia sulle mercanzie; „ in mancanza di che, il termine del pagamento, „ che deve incominciare a computarsi dal gior„ no dell' abbandono, sarà sospeso sino al giorno, „ in cui farà notificare la detta dichiarazione, sen„ za che ne risulti alcuna proroga del termine „ stabilito per fare l' atto d' abbandono. Cit. Reg. di Comm. Art. 373.

ta in maggior danno dell' assicuratore. La dichiarazione fraudolenta non annulla l'abbandono; perchè col non pagare il premio e col non fare l' abbandono il caricatore ne avrebbe un vantaggio in vece di un danno. La dichiarazione dunque non vera per equivoco anche innocente punita è senza criminale processo dal tribunale di commercio: ed in conseguenza il caricatore, non ostante la perdita degli oggetti assicurati, obbligato è a pagare le somme, che prese da lui si fossero a cambio (12).

24. L' abbandono non ha luogo però a causa della presa ordinata dal Governo, dove si è fatto il carico e neppure se ordinata fosse dal Governo, dove il carico stesso si trasporta, quando la presa fosse in punizione di un controbando; perchè il caricatore tanto nazionale quanto estero sarebbe un correo dell' assicuratore nell' estrarre o nell' introdurre un carico contro la disposizione delle leggi. Se poi

(12) „ In caso di dichiarazione fraudolenta, l'as- „ sicurato è privato degli effetti dell' assicurazione, „ ed obbligato a pagare le somme prese a cam- „ bio, non ostante la perdita, o la preda del ba- „ stimento. Cit. Reg. di Com. Art. 374.

un carico fatto contro le leggi sfuggisse per parte del Governo l'arresto, l'abbandono non si potrebbe impugnare; perchè la correità si allega solamente per la indivisibilità della pena. Quando però una convenzione privata non incontri la pena dal pubblico Governo fissata, nè di un oggetto si tratti rubato ed a restituzione soggetto; il contratto stesso tra le parti è pienamente ad esecuzione sottoposto.

25. Se l'arresto fosse fatto anche dai legittimi esecutori di un Governo, il predatore sempre suppone, che l'arresto sia valido e giusto. Quindi è che la disgrazia è accaduta subito che al caricatore sono tolti di mano gli oggetti. L'atto dell'arresto è un atto di esecuzione.. Ciò esprime il vocabolo stesso di *presa* o di *arresto*. Le leggi, che la nullità o la ingiustizia dell'arresto dimostrano, danno solamente il diritto di ricupera. Quindi il luogo, dove realmente la presa fu fatta, si deve misurare per conoscere la distanza; e non il luogo, dove il predatore trasporta gli oggetti predati. Se il tempo si lasciasse correre in silenzio fino all'arrivo degli oggetti predati nel luogo, dove dal predatore si trasportano, i gradi di una possibile distanza

sempre si perderebbero. Allora solamente non si può la distanza misurare dal luogo dell' arrestó, quando il caricatore l' abbandono da quel luogo non dichiari; perchè la procrastinazione dell' abbandono non si presume dolosa: e soltanto si suppone, che l' arresto sia più minacciato che compiuto, e che negli stessi predatori si ravvisi la dubbiezza tanto di aver legittimamente preso gli oggetti quanto di poterli altrove traspotare. Può dunque il caricatore far l' abbandono, quando solamente creda compiuta la disgrazia dell' arresto; ma se il caricatore fa l' abbandono subito che il carico dal predatore gli sia stato tolto di mano, allora l'atto dell' abbandono determina la distanza o dal luogo della presa o da quello dove il carico, ch' è preso, sia stato condotto. Se l' arresto fatto dal proprio Governo, è per violazione di legge, alcun pagamento non è dovuto; perchè neppure il caricatore allegar può l' ignoranza della legge, la quale alcun non iscusa. Se poi l' arresto derivasse da un Governo estero, alcuno colposo non è per violazione di una legge, a cui non è sottoposto.

26. Quando l' abbandono sia riservato e non

fatto, il caricatore non deve far correre il tempo senza gli opportuni mezzi della ricupera. Il tempo potrebbe i mezzi stessi togliere o diminuire. Potrebbe il caricatore avere un qualche interesse od anche una qualche occulta passione contro l' assicuratore, per cui potrebbe il tempo, a proprio beneficio accordato, impiegare alla distruzione o diminuzione dei mezzi della ricupera. Quindi è, che la legge comanda espressamente, che il caricatore debba la ricupera stessa cercare, finche da lui l' abbandono non sia fatto. L'espressione della stessa legge sembra, che si restringa al naufragio ed all' arrenamento; ma noi pensiamo, che agli altri casi si estenda, in cui l' abbandono è permesso. La legge non esclude gli altri casi; perchè sono dallo stesso spirito e dalle stesse ragioni sostenuti. Enumera intanto quelli solamente di naufragio e di arrenamento per esser soli suscettibili di questa spesa, di cui la stessa legge vuole il rimborso dietro asserzione giurata del caricatore. Tutte le spese di ricupera si ammettono, sieno esse necessarie od utili. Il caricatore non si deve sottrarre a fare le spese opportune per la ricupera col pretesto di non po-

terle ripetere in mancanza di prova; perchè in certi casi tutte non si potrebbero certamente con pienezza di prova sempre dimostrare. Alla mancanza di prove supplisce il giuramento. Il solo giuramento basta; perchè anche colla mancanza delle prove si deve fare il rimborso. Le spese sono, come di sopra noi abbiamo detto, rifattibili quand' ancora il carico ricuperato non fosse. Le spese però fare non si devono eccedenti al valore del capitale anche ricuperato. L' assicurante, che il timore all' assicurato ha tolto colla sua garanzia, non si è voluto estendere sicuramente all' obbligazione di pagare per la garanzia stessa una somma sopra il valore degli oggetti garantiti; e molto meno quella somma eccedente alle merci, che per imperizia od indiscrezione del caricatore o del suo rappresentante viene impiegata in salvare il carico (13).

(13) „ In caso di naufragio o di arrenamento con „ rottura, l' assicurato deve, senza pregiudizio dell' abbandono da farsi a tempo e luogo, procurare la ricuperazione degli effetti naufragati. Sulla sua asserzione giurata, le spese di „ ricuperazione gli sono accordate sino alla concorrenza del valore degli effetti ricuperati. Cit. Regol. di Commer. Art. 375.

27. Quando convenuta non fosse l' epoca di pagare il prezzo del carico in caso di abbandono, il pagamento non si effettua prima, che decorso sia un trimestre dalla notificazione dello stesso abbandono. Questo trimestre non decorre dalla notificazione del caricatore per la riserva del diritto di abbandono; ma dalla notificazione dell' abbandono stesso. In fatti se dal giorno della notificata riserva decoresse il trimestre, l' assicuratore pagherebbe il prezzo di un capitale, su cui dalla stessa notifica il caricaricatore conserva tuttora il diritto ed il dominio col non eseguito abbandono. Il caricatore pertanto non è obbligato di affaticarsi ad accozzare il danaro e di esporsi al pagamento di quel carico, che coll' abbandono ancora in proprietà non acquista (14).

28. Le prove del carico si formano tanto nella partenza del bastimento quanto nella stipolazione dell' assicurazione; ma si devono nuovamente dettagliare le prove del carico all' assicuratore in quella stessa intimazione, in cui

(14) „ Se l' epoca del pagamento non è fissata „ dal contratto, l' assicuratore è in obbligo di pa- „ gare l'assicurazione tre mesi dopo la notificazione „ dell' abbandono. Cit. Reg. di Com. Art. 376.

gli viene del medesimo carico notificata la perdita. Se alle volte la deperizione del carico apportasse la deperizione ancora delle prove preesistenti e giustificanti la formazione del carico stesso; si deve con tutte le altre possibili prove supplire alla deperizione e giustificare la formazione del carico. Si deve giustificare la sola formazione del carico, quando la perdita di esso fosse legittimamente presunta.

29. Siccome le prove di tutto il caricamento alle volte sono difficili; così, per non escluderlo con vantaggio del commercio, nelle assicurazioni l' assicurato può pattuire che l' assicuratore debba per prova ricevere anche l' asserzione dell' assicurato stesso. Se l' assicuratore all' assicurato abbia una speciale fiducia, può benissimo pel proprio interesse rinunziare alla cautela che in beneficio pure di lui dalla legge si usa. Un tal patto non è illecito; perchè non esclude, che il caricamento effettivamente si faccia. Effimera non è la prova e neppure dolosa; perchè deriva dall' asserzione di persona degna di speciale fiducia. Questa prova inoltre alla formalità può essere sottoposta del solenne giuramento; perchè se la fiducia fosse mai tradita, si debba quindi procedere

colla infamia pubblica, ch' è propria nella società civile a qualunque spergiuro. Si aggiunge finalmente che, ad onta della giurata asserzione, l'assicuratore ammesso è sempre alla prova contraria.

30. La prova del caricamento è relativa ai fatti eseguiti da diverse persone; ma la prova del naufragio riguarda un fatto, che al solo assicurato interessa. Per non esser quindi sottoposto alla impossibilità di provare il naufragio, l'assicurato non può pattuire in causa propria di dover credere alla sua propria asserzione; ma può pattuire, che sia sufficiente l'asserzione del capitano: e questo patto non sembra essere illecito per le ragioni, che abbiamo accennato sull'asserzione dell' assicurato pattuita per prova del caricamento; nè intender si deve anche in questo caso esclusa la solennità del giuramento e neppure la prova dell' assicuratore contraria. Le giustificazioni poi della formazione e della perdita del carico devono essere all' assicuratore notificate prima che l' epoca giunga del pagamento (15).

(10) „ Gli atti giustificativi del carico, e della perdita sono notificati all'assicuratore prima ché

31. Entra nell' effettivo valore degli oggetti l' aumento del prezzo, che i medesimi ricevono nel corso del viaggio fino al momento della presa. Siccome l' assicuratore garantisce il solo valore, ch' esisteva nella partenza ; così può il caricatore fare un' altra assicurazione per l' aumento del capitale. Quindi è, che il caricatore può degli oggetti assicurati far l' abbandono senza riserva dell' aumento sul prezzo, ed allora egli col fatto dimostra esser contento di ricuperare il solo primitivo valore degli oggetti assicurati: ma se dichiara egli di far l' abbandono pel valore assicurato e di non pregiudicare ai suoi diritti pel capitale accresciuto; allora l'assicuratore si deve per se limitatare alla ricupera del valore assicurato da lui: e se si estende con buon effetto alla intiera ricupera, deve farne al caricatore la restituzione in proporzione della ricupera stessa e del capitale reciprocamente predato. Quando il caricatore nell' abbandono abbia riservato il proprio capitale, nè impedito abbia all' assicuratore d' immischiarsi anche nel suo capitale, le

„ possa essere convenuto pel pagamento delle som-
„ me assicurate. Cit. Regol. di Comm. Art. 377.

spese di ricupera fatte dall' assicuratore con qualunque risultanza si devono indennizzare; purchè non eccedano il prezzo del capitale, delle quali pel caricatore si tentava il riscatto. In ciò milita la stessa ragione, che si allega nella ricupera fatta o tentata dal caricatore per l' assicuratore.

32. La prova della proprietà del carico non si deve addurre dal caricatore; perchè l' assicuratore ha diritto tanto su gli oggetti assicurati quanto su colui, che assicurare li faccia, e sebbene la proprietà degli oggetti assicurati ad un altro appartenga. Se però non interessa la prova della proprietà del carico, necessaria è la prova sulla vera esistenza del carico. Il carico deve pertanto esser fatto; perchè l' oggetto allora non ci sarebbe dell' assicurazione. Se il carico non deve mancare, può bensì mancare la prova del carico. Ciò accade quando l'assicuratore non la esigga. Il carico si può in fatti supporre sulla buona fede; ma questa supposizione può esser tolta dalla prova contraria, e questa contraria prova si può desumere anche dai testimonii e dal giuramento decisivo. È vero, che la prova della formazione dei contratti marittimi ordinariamente non si ammet-

te coi testimonii ; ma le circostanze di fatto anche nel diritto marittimo coi testimonii si dimostrano. I testimonii dunque si ammettono ad escludere un sopposto carico. In tal modo è stata pure la decisione del Magistrato di Livorno nel 9. Luglio 1819. Col pretesto però di tali eccezioni non si deve il pagamento sempre ritardare. Onde poi l' assicurato non adduca delle prove apparenti per avere quell' indebito pagamento, che da qualunque valida eccezione non si può ritardare, l' assicurato stesso deve la cautela e sicurezza esibire del danaro. Alcuni dottori pensano, che sia in arbitrio del tribunale di far sospendere il pagamento. La ragione, che i medesimi dottori adducono è fondata sulla differenza tra i vocaboli usati nell' antica ordinanza francese e quelli della vigente legislazione. La prima diceva che l' *assicuratore sarà condannato al pagamento*. La seconda comanda, che la *condanna del pagamento non si sospenda*. Mi sembra pertanto nell' attuale legislazione più chiaro il freno dell' arbitrio giudiziale, che noi coi nostri principii cerchiamo in ogni circostanza di vedere abolito. Molto più l' opinamento nostro conferma la riflessione, che la legge ha cautelato l' interesse dell' assicura-

tore, quando l' eccezioni sue fossero di qualche peso. Indispensabile cosa è certamente, che intervenga il giudice a conoscere l'eccezioni, che senza ritardo di pagamento l' assicuratore adduce; ma il giudice l' autorità sua interporre non può mai per la sospensione del pagamento. Il giudice a conoscer si limita se o no abbia luogo quella cauzione, che si dovrebbe sempre all' assicuratore concedere, quando le circostanze concorressero da rendere veramente dubbiosa la legittimità del pagamento, che senza una opposta e legale certezza e per qualunque dubitazione non si ritarda. La cauzione in ogni caso dubbio si deve dall' assicurato prestare, a forma pure della sentenza emanata dal Magistrato di Livorno nel giorno 8. Luglio 1822. Siccome poi per mancanza di una cauzione o per la non idoneità della medesima nell' assicurato protrebbe l' assicuratore sospendere quel pagamento, che la legge di eseguire comanda senza ritardo; così l' assicurato, che privo è di sicurtà, ed è accusato pure coi fatti di non aver diritto a ricevere il danaro, deve contento essere del deposito in luogo della cauzione, come parimenti fu deciso dal Magistrato di Livorno nel giorno 8. Novembre 1826. Sieno dun-

que, quanto esser vogliano, gravi l'eccezioni dell' assicuratore, queste la cauzione soltanto esigono, e non possono il pagamento giammai sospendere. Questa cauzione si estingue dopo quattro anni, se dentro un tale spazio di tempo non si faccia un qualche atto giuridico, che la prescrizione interrompa (16).

33. Dopo l' intimazione dell'abbandono non è alcuna contrattazione all' assicuratore permessa di fare come proprietario degli oggetti, che gli vengono abbandonati; ma prima egli deve l' abbandono stesso accettare o per volontà spontanea o per forza giudiziaria. Un atto di dominio non prova l' accettazione dell' abbandono, ed anzi senza l' accettazione l' atto di dominio è nullo e doloso; perchè col capitale, di cui la proprietà non ha, e perfino ricusa, egli tenta prima di cavare un profitto, e poi di depor-

(16) „ L'assicuratore è ammesso alla prova dei fatti „ contrarj a quelli, che sono contenuti negli attestati. „ L'ammissione alla prova non sospende la condanna dell'assicuratore al pagamento provvisionale della somma assicurata coll' obbligo dell' assicurato di „ dare cauzione. L' obbligo della cauzione è estinto, „ spirati quattro anni, se non v' interverranno istanze giudiziali. Cit. Reg. di Commer. Art. 378.

rè quasi a capo salvo le ostilità per averne quel dominio, che con altrui pregiudizio e contro la giustizia per solo proprio svantaggio non vuole. Quando la perdita del bastimento è presunta, e che per tale presunzione l'abbandono degli oggetti assicurati non si può dall'assicuratore impugnare, il pretesto non giova di sperare lo ritorno del bastimento per sospendere il pagamento. La presunzione legale già trasferito ha il dominio: e questo dominio esser deve onninamente pagato (17).

34. Esaminato abbiamo e ripetuto in più luoghi, che il salario dei marinari e le spese occorse nel viaggio si devono sempre prelevare dal bastimento e dagli oggetti caricati con preferenza sul diritto di chiunque. Dopo il salario dei marinari e le spese occorse nel viaggio, i sovventori con contratto di cambio marittimo devono ad ogni altro esser preferiti. Se

(17) „ Notificato ed accettato o giudicato valido „ l'abbandono, gli effetti assicurati appartengono „ all'assicuratore a computare dall'epoca dell'abbandono. L'assicuratore non può sotto pretesto „ di ritorno del bastimento, dispensarsi dal paga„ re la somma assicurata. Citat. Regol. di Comm. Art. 379.

dopo le accennate prelevazioni, vi fosse una qualche somma sul nolo, questa non dev' essere al caricatore riservata. Quindi è, che per equità, e per rimozione di qualsivoglia inganno, anche il nolo è compreso nella stima e prezzo del carico. È perciò che nell' abbandono l' assicuratore diviene proprietario ancora del nolo: ed il caricatore gli deve perfino restituire le anticipazioni che pel medesimo nolo fossero state pagate. (18)

35. Il patto di non restituire le anticipazioni del nolo s' intende apposto per riguardo agli interessi dei terzi; altrimenti sarebbe contrario alla natura dell' assicurazione. La restituzione del nolo è dovuta in proporzione degli oggetti salvati: ed allora non è affatto dovuta, quando tutti si fossero perduti gli oggetti. Perduti non sono tutti gli oggetti, quando innanzi della ultima intiera deperizione alcuni nel viaggio

(18) „ Il nolo delle mercanzie salvate, quando „ anche fosse stato pagato anticipatamente, fa par„ te della rinunzia del bastimento, ed appartiene „ egualmente all' assicuratore, senza pregiudizio dei „ diritti dei sovventori a cambio marittimo, di quel„ li de' marinari pel loro salario, e delle spese fat„ te durante il viaggio. Cit. Regol. di Com. Art. 380.

se ne fossero scaricati. Per gli oggetti scaricati è sempre dovuto il nolo fino al luogo dello scarico. Se mai si fosse stabilito il nolo a basso prezzo in correspettività del patto di non restituirne le anticipazioni, è nulla la causa della convenzione. Nullo è perciò anche l'effetto del basso prezzo. In conseguenza, e non ostante il patto, si deve dal giudice il pagamento del nolo ridurre al prezzo di commercio per gli oggetti dell'istessa natura.

36. L'abbandono è solamente in que' casi permesso, in cui la ricupera degli oggetti perduti è impossibile o di una difficoltà veramente massima. È appunto, che la legge ha questi casi determinato. In quello stesso momento, che l'arresto avvenga per parte di una Potenza, non avviene l'impossibilità o la massima improbabilità di ricupera. Questa impossibilità o massima improbabilità si verifica soltanto dopo uno spazio dall'accaduto arresto. Lo spazio è di sei mesi, se l'arresto accada nei mari di Europa nel Mediterraneo e nel Baltico. Sebbene sia l'arresto fuori dell'Europa; pure lo spazio non si estende più di un semestre, quando avvenisse nel Mediterraneo o nel Baltico, i quali a differenza degli altri mari fanno fa-

cilmente comunicare in altre parti del globo. Fuori della parte, in cui siamo del mondo o fuori del Mediteraneo o del Baltico, per ogni altro luogo è di un anno lo spazio. Un tale spazio poi deve il carattere avere di certezza, per cui dentro tre giorni necessaria è la notificazione dell' arresto stesso. L' impossibilità o la massima difficoltà di ricupera nell' arresto fatto per parte di qualche Potenza si verifica in uno spazio di tempo più ristretto, quando il carico stesso fosse per altre cause a deperizione sottoposto. Quindi è che, quando un carico arrestato potesse deperire indipendentemente dalla volontà umana, lo spazio di sei mesi si restringe ad un mese e mezzo, e quello di un anno ad un solo trimestre (19).

(19) „ In caso d' arresto per parte di una Poten-„ za, l' assicurato è in obbligo di fare la notifica-„ zione dell' abbandono all' assicuratore entro tre „ giorni dalla notizia ricevuta. L' abbandono degli „ oggetti arrestati non può essere fatto, che dopo „ lo spazio di sei mesi dalla notificazione, se l' ar-„ resto ha avuto luogo nei mari d' Europa, nel „ Mediterraneo, o nel Baltico; e dopo il termi-„ ne di un anno, se l' arresto ha avuto luogo in „ paese più lontano. Tali termini non corrono, che

37. Durante lo spazio, in cui l' abbandono per titolo di arresto non si può effettuare, incombe al caricatore di usare tutte le diligenze per la ricupera secondo i principii che esaminato abbiamo in questo stesso capo.

38. Senza la esibizione dei documenti comprovanti la sua diligenza, il caricatore può nel termine dalla legge fissato compiere l'abbandono; ma se l' assicuratore con chiare prove dimostrasse, che la ricupera per colpa solamente del caricatore ottenuta si fosse; certissima cosa è, che l' abbandono viene legittimamente impugnato ed escluso. Neppure si può l' assicuratore allontanare, dopo la notificazione dell' arresto e prima che l' abbandono abbia effetto, dal concorrere o dall' agire a sua posta colle proprie forze per ottenere la stessa ricupera e per prevenire il male dell'abbandono, che lo sovrasta (20).

„ dal giorno della notificazione dell'arresto. Nel caso, in cui le mercanzie arrestate fossero soggette „ a deperimento, i termini qui sopra mentovati sono ridotti ad un mese e mezzo nel primo caso, „ e a tre mesi nel secondo. Cit. Regol. di Comm. Art. 381.

(20) „ Nel corso dei termini fissati all'articolo pre-

39. Non solamente quando avvenga l' arresto non è lecito di fare l'abbandono sull' istante; ma permesso non è quando l' innavigabilità pure accada. Il caricatore l' innavigabilità deve prima dimostrare, che sia senza mezzo di essere riparata; perchè quando rinvenire si possa il modo di continuare il viaggio, al caricatore l'indennizzo appartiene per le spese tutte o danni occorsi nello ritrovamento o nel tentativo della riparazione, e non già il diritto gli spetta di far l'abbandono. Delle spese anche non necessarie si deve il rimborso. In uno stato di qualche pericolo anche le spese utili acquistano il carattere di necessarie. Nei pericoli si cerca il riparo con celerità e sicurezza, e non si può la distinzione fare delle spese, nè si può conoscere quali di esse puramente sieno necessarie. Basta, che le spese non sieno fatte fuori dei limiti della comune costumanza, e che dimostrino un dolo a carico dell'assicuratore. Se

„ cedente gli assicurati sono obbligati di fare tutte
„ le diligenze, che possono dipendere da essi, affi-
„ ne di ottenere la liberazione degli effetti arresta-
„ ti. Potranno dal canto loro gli assicuratori, o di
„ concerto cogli assicurati, o separatamente, agire
„ allo stesso fine. Cit. Regol. di Comm. Art. 382.

i documenti dimostrano, che la innavigabilità riparar non si possa, il caricatore obbligato è di esibire i documenti con formale produzione di essi e di notificarli all' assicuratore dentro tre giorni. Quando anche irreparabile sia l' innavigabilità il caricatore in facoltà non è di far subito l' abbandono, se l' assicurazione sia sul carico e non sul bastimento; come subito far potrebbe in mancanza di opposizione nei casi di preda di naufragio e di arrenamento con rottura. Egli con prove dal diritto comune ammesse dimostrar deve di aver pure usato ogni diligenza da se stesso o per mezzo del suo rappresentante o del capitano, per procurarsi un altro bastimento ad effetto di trasportare le mercanzie al luogo della loro destinazione. Il capitano stesso è obbligato in assenza del caricatore, o di chi il caricatore rappresenta, di usare una tale diligenza. Quando un bastimento si rinvenga per trasportar le mercanzie alla loro destinazione; allora l' innavigabilità non è tale, che renda lecito l'abbandono. I rischi che sopra qualunque altro legno surrogato accader possino fino alla destinazione convenuta del viaggio; come ancora le spese tutte, che per lo ritrovamento si fanno di un altra

nave fino al valore degli oggetti assicurati, a carico sono dell' assicuratore (21).

(21) „ L'abbandono a titolo d'innavigabilità non „ può essere fatto, se il bastimento arrenato può „ essere levato, riparato, o messo in istato di con- „ tinuare il viaggio pel luogo della sua destinazio- „ ne. In questo caso l' assicurato conserva il suo „ regresso contro gli assicuratori per le spese, ed „ avarie cagionate dall'arrenamento.- Se il bastimen- „ to è stato dichiarato inabile a navigare, l' assi- „ curato sul carico è tenuto di farne la notificazio- „ ne nel termine di tre giorni dalla notizia ricevu- „ ta.- Il capitano è in obbligo, in questo caso, di „ far ogni diligenza per procurarsi un altro bastimen- „ to ad effetto di trasportare le mercanzie al luogo „ della loro destinazione.- L'assicuratore corre i ri- „ schi delle mercanzie caricate su di un altro ba- „ stimento, nel caso previsto dall' articolo preceden- „ te, sino al loro arrivo o scarico.- L'assicuratore „ è tenuto inoltre per le avarie, spese di scarico, „ magazzinaggio, rimbarco, dell' eccedente del no- „ lo e di tutte le altre spese che saranno state fat- „ te per salvare le mercanzie, sino alla concorren- „ za della somma assicurata.- Se nei termini or- „ dinati dall' articolo 381. il capitano non ha po- „ tuto trovare bastimento per caricare di nuovo „ le mercanzie, e condurle al luogo della loro „ destinazione, l'assicurato può farne l'abbando- „ no. Cit. Regol. di Comm. Art. 383. 384. 385. 386. 387. e 388.

40. Quando accadesse una preda; e di questa se ne pagasse dal predatore il valore, l'assicurante non deve alcun pagamento fare per ragion della preda. Soltanto l'assicuratore stesso è obbligato a supplire la somma, che al giusto valore mancasse col diritto di averne poi dal predatore il rimborso. Il prezzo dello sperato profitto non entra certamente nel pagamento; perchè abbiamo già osservato, che un guadagno sperato non può essere mai oggetto della garanzia promessa nell' assicurazione.

41. Se impossibile fosse di notificare all'assicuratore la preda degli oggetti assicurati, e se la notificazione ancora fosse impossibile della trattativa di riscatto; può il caricatore riscattare gli oggetti stessi senza il permesso attenderne dell' assicuratore. Non è obbligatorio il riscatto; perchè se il riscatto evidentemente sia proficuo, bisogno d' obbligazione non avvi per indurre il caricatore ad ottenerlo. La possibilità stessa di averne per se il vantaggio è uno stimolo sufficiente. Quando l' utile poi fosse dubbio; e si temesse pure, che, per la disapprovazione dell' assicuratore, l' acquisto a proprio conto restasse: chiunque non può ad un acquisto rimanere

forzato. È però obbligatoria la notificazione della preda; come obbligatoria è la notificazione anche dello riscatto, se dal caricatore si effettui. La notificazione della preda e dello riscatto ritardare non si deve subito che se ne presentano i mezzi. L'assicuratore, che in facoltà è di rinunziare allo riscatto, senza sua approvazione concluso, la sua scelta deve dentro le ore ventiquattro intimare dalla intimazione,, ch' egli pure dello riscatto riceve. Più si sollecita il riscatto, e più facilmente si ottiene. L' assicurato esporre non deve il suo interesse a suo solo rischio; perchè se l'assicuratore potesse procrastinare la sua scelta, egli starebbe sempre in salvo coll'aspettare per l'affermativa e per la negativa l'esito del riscatto. Quindi è, che, se la sua scelta non si notifica dall' assicuratore, questa stessa preterizione la stessa scelta dichiara, e la rinunzia dimostra.

42. Quando dall' assicuratore la transazione si accectti, egli deve al caricatore pagar la somma tanto delle mercanzie assicurate quanto del prezzo sborsato per lo riscatto delle merci abbandonate. Quando poi luogo abbia la rinunzia della transazione, l'assicuratore al caricatore pagar deve gli oggetti assicurati soltanto, e gli oggetti stessi al caricatore appartengono.

43. Lo spazio di ventiquattr' ore suppone che il caricatore si trovi nello stesso luogo, dove sta dell' assicuratore la dimora. In fatti anche nel precedente capo abbiamo veduto, che nel parlare degli obblighi tra il caricatore e l'assicuratore sempre di notizie si è trattato, pervenute ad essi degli oggetti assicurati e lontani dall' uno e dall' altro. Quando poi lungi fosse dall' assicuratore il caricatore; a me sembra, che alle ventiquattro ore quello spazio aggiunger si debba, che la distanza esige, e, senza il quale, la stessa distanza distruggerebbe il beneficio dell' ore ventiquattro all' assicuratore concedute. Io pertanto non convengo col Delvincourt, sommo institutista del commerciale diritto, che nelle sue annotazioni opina di aggiungere due miriametri e mezzo per giorno. Lo spazio di due miriametri e mezzo per giorno è stabilito per una distanza tanto marittima che terrestre con regola generale nello adempimento dei doveri di un presentator di cambiale (22). Lo spazio per la distanza del mare distinto è dalla legge con diversa misura, ed è

(22) „ Si osservi nel lib. 1. tanto il §. 12. quan„ to la nota num. 10. del capo 30.

precisamente di tre quarti di miriametro per ora, come nel precedente capo abbiamo additato (23). Il tempo delle ventiquattr'ore si ha per deliberare prima di manifestare la scelta. È perciò, che le ventiquattr' ore devono esser sempre a favore dell' assicuratore, quando anche fosse personalmente presente alla disgrazia, che dell'abbandono è la causa. La personale presenza dell' assicuratore dall' obbligo della notificazione libera il caricatore; perchè non avvi bisogno di notificare un fatto a chi coi propri occhi lo abbia veduto. La notificazione però è indispensabile, se personalmente presente l'assicuratore non fosse; perchè, ad onta della pubblica fama, egli sempre potrebbe allegarne l'ignoranza. Questa ignoranza non si potrebbe poi allegar mai, quando la notizia gli fosse pervenuta nel proprio domicilio colla notificazione in pubblica forma. La sola scelta dell' assicuratore mi pare, che non ostante la presenza del caricatore, supplire non si possa con diverso mezzo della notificazione; perchè i fatti di un marittimo viaggio amano di esser sempre

(23) Si osservino nel precedente capo. i §§. 28. e 29.

provati senza la prova testimoniale. Molto più pertanto la prova scritta desiderar si deve nel fare un acquisto, e quando si tratta di autenticare la proprietà di un capitale, la quale appunto su questa sola scelta si basa. Nè il silenzio dell'assicuratore e neppure la espressa disapprovazione di lui per una transazione di riscatto sarebbero per gli stessi principii legittime scuse al caricatore per omettere di notificare all'assicuratore la medesima transazione, che al caricatore lecita sempre sarebbe, quantunque l'assicuratore fosse presente, e neppur dopo l'abbandono tentasse il riscatto.

44. Se l'abbandono non fosse fatto, e l'assicuratore negasse di pagare il riscatto; allora, senza bisogno dello stesso formale abbandono, il caricatore dall'assicuratore dev'essere pagato del prezzo, a cui ascendono nel luogo della preda le merci riscattate (24). In somma la

(24) „ In caso di preda, se l'assicurato non ha „ potuto darne avviso all'assicuratore, può riscat- „ tare gli effetti senza aspettare il suo ordine. L'as- „ sicurato è in obbligo di notificare all'assicuratore „ la transazione, che avrà fatto, tostochè ne ab- „ bia i mezzi. L'assicuratore ha la scelta di pren- „ dere la transazione per conto proprio, o di ri-

preda toglie al caritatore la proprietà delle merci e, nel fare collo riscatto un nuovo acquisto della proprietà già perduta, egli deve darne all' assicuratore la preferenza. Se il caricatore all'assicuratore abbandona il carico per la preda, e toglie poi a lui anche il diritto di tentarne il riscatto ; l' abbandono sarebbe illusorio. Quindi è, che tale preferenza è dovuta tanto per gratitudine della perdita, che l' assicuratore al caricatore ripara, quanto per togliere nel caricatore il sospetto di secreto accordo col pre-

,, nunziarvi; egli è tenuto di notificare la sua scelta ,, all' assicurato nelle ventiquattro ore, che vengono ,, appresso alla notificazione della transazione. Se ,, dichiara prendere la transazione a suo profitto, ,, è tenuto di contribuire senza dilazione al pagamento del riscatto nei termini della convenzione, ed a proporzione del suo interesse, e ,, continua a correre i rischi del viaggio in conformità del contratto di assicurazione. Se dichiara rinunziare al profitto della transazione, è ,, tenuto al pagamento della somma assicurata, senza poter nulla pretendere degli effetti riscattati. ,, Quando l' assicuratore non ha notificato la sua ,, scelta nel termine suddetto, si reputa che abbia rinunziato al beneficio della transazione. Citat. Regol. di Comm. Art. 389. e 390.

datore. Se la preda derivi da una pretenzione o diritto di rivalità o di guerra, chiunque altri potrebbe fare l' acquisto legittimamente della preda; ma non potrebbe mai farlo il caricatore, che obbligato è a fare ogni atto in beneficio dell'assicuratore per non fargli sopportare il danno, di cui neppure lo ha potuto notiziare. L'acquisto poi della preda non sarebbe anche in altri lecito, se fatta fosse dai ladri corsari. Neppure la pubblica fiera o mercato è mai una circostanza di giusta scusa per coprire il delitto di comprare dai ladri, se non quando nella pubblica fiera o mercato coperti venghino perfino colla convenienza del prezzo i segni del latrocinio. Le spese, che seguono il riscatto, sono a carico dell' assicuratore, quando unite col prezzo dello riscatto non eccedano la somma, a cui ascende il valore delle merci ricuperate; perchè supporre non si può ed è contro l' ordine naturale che uno acquistar voglia un oggetto con eccedenza di danaro.

45. Il caricatore, dopo l' abbandono per motivo di preda, se faccia il riscatto a proprio conto per rinunzia dell' assicuratore, non può esigere che i rischi posteriori alla preda continuino ad esser sopra l' assicuratore in for-

za del contratto di assicurazione, che coll' abbandono è giunto al fine di sua durata. Se il riscatto avesse luogo a conto dell' assicuratorè, i rischi per lui certamente allora continuano e devono esser pagati in quel medesimo modo, con cui di pagarli promise quando in favore dell' assicurato egli sopra se stesso l' obbligazione ne assunse.

46. Se il ritorno accadesse del carico predato per restituzione prodotta dalla nullità dell' atto, allora il carico stesso ritorna in proprietà del caricatore; perchè annullata la preda, che dell' abbandono fu causa, resta pure annullato l' effetto. I rischi dello ritorno sono a carico in conseguenza dell' assicuratore; perchè l' arresto legittimamente o nullamente avvenuto entra nelle disgrazie del viaggio, che sotto la garanzia sono dell' assicuratore. A questi resta l' azione o diritto soltanto di averne o di tentarne uno risarcimento presso quegli, da cui venne fatto il danno, quando senza titolo e sotto pretesto di preda procurò nullamente di usurpare il carico. Se spontanea la restituzione accadesse della preda o per la ingiustizia dal predator conosciuta e senza la dichiarata nullità dell' atto, la restituzione fat-

ta innanzi all' abbandono è in propietà del caricatore e dopo l'abbandono all'assicuratore appartiene. Quando poi la restituzione avvenisse nel corso di un giudizio promosso e non ultimato per la nullità della preda, si presume, che la promossa istanza di nullità indotto abbia il predatore a restuire. È una presunzione di diritto, che la contraria prova non ammette ; perchè l' effetto dell' abbandono un' altra cagione con sicurezza non mostra. Il predatore indarno un' altra causa impulsiva dichiarar potrebbe. Questa emessa si suppone per istigazione del caricatore o per proprio interesse od anche per milantazione. L'istanza per la nullità si è in fatti dovuto alla restituzione premettere.

CAPO DECIMOQUINTO

DELLE AVARIE

1. Nella società civile usiamo il vocabolo di avania per esprimere una rigorosa imposizione. Questa parola generica sembra che abbia la stessa derivazione con quella specifica di avaria dalla voce tedesca *hauen*, che significa *lacerazione* o *taglio*. La definizione poi, che io credo più propria, è quella di dire, che l'avaria è la contribuzione della spesa o della perdita proporzionatamente stabilita ad uno od a più od a tutti gli aventi un qualunque interesse in un viaggio marittimo e fatta colla volontà forzata pel solo bisogno di conservare il bastimento ed il carico dai danni straordinari ed avvenuti con avversa e sorda fortuna (1).

2. I danni, che si possono riparare col prevenirli, e che dalla volontà o dalla negligenza

(1) ,, Ogni spesa straordinaria fatta pel bastimen-
,, to e per le mercanzie unitamente o separatamen-
,, te ; qualunque danno che accade ai bastimenti ,
,, ed alle mercanzie dopo il loro carico e partenza,
,, sino al loro ritorno, e scarico, sono riputate ava-
,, rie . Regol. di Comm. Art. 391.

derivano, sono quelli, che ordinariamente accadono in mare. Nella commerciale giurisprudenza si chiamano straordinari que' danni, che prevenir non si possono, ed a differenza degli altri sono all' avaria o contribuzione sottoposti. Anche però tutti que' casi, che non si possono prevenire, si possano sempre prevedere. Quindi è, che tutti gli interessati possono con prevedimento determinare i danni straordinari, pei quali sottoporre o liberare si vogliono dall' avaria; perchè libera è la convenzione nei casi all' interesse pubblico non estesi. Siccome dunque le leggi entrano pure a regolare i privati contratti, quando e dove la deficienza esista delle convenzioni; così dalle leggi le avarie vengono contemplate nella sola mancanza dei patti (2).

3. Noi dobbiamo pertanto veder l'avaria sotto tutti gli aspetti secondo le circostanze, in cui mostrar ce la possono le irreparabili ed imprevedute disgrazie del mare. Avaria si chiama pure quella contribuzione, che si fa per consuetudine in favore del capitano e dei marinari,

(2) ,, In mancanza di convenzioni speciali fra tut- ,, te le parti, le avarie sono regolate in conformità ,, delle dispozioni seguenti . Cit. Regol. di Comm. Art. 392.

onde in certi casi riparare ai danni straordinariamente sofferti dai medesimi. Questa è conosciuta sotto il nome di avaria impropria. Quella però che si dice propriamente avaria è di due specie. Una è avaria grossa, od avaria comune; e l'altra è avaria semplice od avaria particolare. Noi per ora ci limitiamo ad indicare questa sola distinzione, che la legge ci addita, e che pure determina i casi dell'una e dell'altra specie. (3).

4. La legge contempla due sole avarie la comune e la particolare. Nel parlare però della comune aggiunto ha il vocabolo ancora di grossa; perchè l'avaria grossa è intesa per avaria comune dall'uso marinaresco, sebbene fosse più piccola di qualunque particolare avaria. Anche l'avaria particolare si chiama semplice per uso; ma la legge tanto per avaria grossa intende l'avaria comune, quanto per avaria semplice intende la particolare avaria. A me sembra poi, che si dovrebbero dalla legge togliere i due vocaboli di grossa e di semplice; perchè l'uso non basta per chiarire l'idee, che restano

(3) „ Le avarie sono di due classi: avarie grosse „ o comuni, e avarie semplici o particolari. Cit. Regol. di Comm. Art. 393.

confuse dai medesimi vocaboli, quando venghino isolatamente adoprati e non insieme congiunti, come ha fatto la legge per servire alla nostra cognizione. La parola di comune o di grossa, che distingue l'avaria, spiega subito, che l' avaria comune o grossa è quella che ha luogo per riparare i danni straordinariamente avvenuti ed estesi contro la salvezza di tutti gl'interessati nel bastimento e nel carico. In alcuni casi si potrebbero suscitar questioni sull'ammissione od esclusione della comune avaria; e perciò la legge pei medesimi casi ne ha determinato le circostanze. Tutti primieramente sono dunque compresi dall'avaria quando si sieno dati o dar si deggiano effetti in esecuzione di una transazione conclusa per lo riscatto tanto delle sole merci o del solo bastimento, quanto delle merci e del bastimento unitamente predati. Nello stesso modo tutti ci sono compresi, nè si devono dall' avaria escludere gl' interessati del solo bastimento, quando quelli che interessati sono solamente nel carico gettino in mare le merci a comun salvamento. Entra l' avaria per gli alberi ancora e per le gomene tagliate. Non si suppone, che alcuno tagli gli alberi e le gomene del bastimento senza l' oggetto di utilità nel viaggio comune

tanto ai proprietari dello stesso bastimento quanto a quelli del carico. Gli alberi e le gomene rotte nella nostra legge obbligano all' avaria. Il vocabolo *rotto* a me sembra, che bene non sia stato usato per esprimer lo spirito della legge. Questo vocabolo medesimo pare ammesso per includere nell' avaria gli alberi che si rompono da se stessi quando il taglio si faccia delle sarti e delle gomene. La legge però ha detto, che luogo ha l'avaria pel taglio delle gomene. Dunque ha luogo l'avaria per rottura degli alberi, quando causa ne sieno le gomene tagliate, o quando la rottura stessa un effetto fosse di un altro fatto, che all'avaria tutti necessariamente sottometta. Il dir però che gli alberi rotti formino l'avaria, corrisponde al dire che la rottura degli alberi sia causa in se stessa produttrice dell' avaria. Ciò a parer mio è in diritto un gravissimo errore, nè sicuramente lo spirito è della legge. Se gli alberi e le gomene si rompono per difetto intrinseco e per cattivo armamento: ciò è un effetto che dall' armatore deriva; e perciò all' armatore soltanto ne spetta il danno. Se poi le gomene e gli alberi si rompono per effetto della tempesta e di qualunque urto estrin-

seco fatto agli stessi alberi e gomene; ciò è una disgrazia che ora vedremo contemplata dalla legge per semplice avaria. Siccome dunque non è possibile fuori di questi casi, che gli alberi e le gomene si rompino; così per tale rottura l'avaria grossa non si ammette. L'avaria grossa in conseguenza si verifica solamente per gli alberi e per le gomene tagliate. Espressa forse non è con chiarezza la legge vigente; ma lo spirito è della stessa legge, che anche gli alberi rotti obblighino alla comune avaria, quando la rottura sia effetto di un taglio fatto a comune salvezza.

5. Esigono l'avaria comune anche i danni, che soffrono le mercanzie pel getto delle altre fatto a comune salvezza; come ancora le spese occorse nella cura e nel nutrimento de' marinari feriti per difesa del bastimento. Le altre persone di equipaggio sembrano escluse dalla legge. Ingiusta pare a me pure una tale esclusione. Qualunque officio dignitoso abbia infatti una persona di equipaggio, non sarà lesivo del decoro il rimborso delle spese a carico di tutti per la cura e per lo straordinario nutrimento richiesto dalle ferite ricevute nella difesa del bastimento a comune

vantaggio. Il difetto della legge alcuni scusano colla provvidenza della legge stessa in altra disposizione, e specialmente dall' articolo 266. del Regolamento di Commercio, che noi abbiamo esaminato nel cap. quinto di questo libro. Questa scusa è ben fondata; ma meglio sarebbe stato se nella enumerazione dei casi, nei quali vi è la comune avaria, la legge stessa aggiunto avesse ai marinari le altre persone ancor di equipaggio, senza bisogno di alcuna interpetrazione collo ricorrere ad altre disposizioni per conoscere il suo spirito, che nella sua espressione apparisce ingiusto.

6. Se poi andavano aggiunte le altre persone di equipaggio; certissima cosa è, che non si dovevano mai con esse includere i passaggieri. I marinari e le persone di equipaggio sono tutti mezzi per la prosperità del viaggio: e se ad una straordinaria disgrazia per tale prosperità di viaggio soggiacciono, si devono necessariamente i loro danni riparare da tutti quelli, a di cui vantaggio il viaggio si è fatto. I proprietari del bastimento e del carico son quelli, per cui si è intrapreso il viaggio. I passaggieri costituiscono anch' essi il

carico, e devono contribuire ciascuno la sua eguale porzione per essere ugualmente a ciascuno preziosa la vita. Il carico si considera una parte eguale al bastimento; nè questa stima per riguardo all'avaria può cangiar di natura. Se poi nel bastimento ci fosse il carico delle merci e non delle persone; i passaggieri allora si riguardano come oggetti esclusi dal carico, e non restano inclusi nell' avaria. Neppure però essi devono avere alcun riparo nei danni per le ferite in difesa del bastimento. Essi per utilità propria si esposero ai pericoli del viaggio e non per la prosperità del bastimento e del carico. Essi dunque nella difesa del bastimento sono bastantemente animati dalla difesa di se stessi.

7. Quando il bastimento non fosse noleggiato a mese, allora tanto il tempo più breve quanto quello più esteso anche per la disgrazia di una detenzione fatta in viaggio per parte di una Potenza è intieramente a carico del solo noleggiatore, che assunto ne ha il rischio a proprio profitto o discapito. Vi è dunque avaria comune pel salario e pel nutrimento dell'equipaggio, se la detenzione accada per ordine di una Potenza in viaggio del bastimento noleg-

giato a mese. Esser non potrebbe avaria, quando l'ordine della detenzione fosse prima del viaggio; perchè allora il contratto è rescisso (4): nè le persone di equipaggio possono a titolo di tale rescissione avere il nutrimento ed il salario; come altrove noi abbiam già veduto (5).

8. Non si reputa detenzione avvenuta in viaggio, quando questo sia stato intrapreso in tempo di guerra; perchè anche i popoli neutrali esposti sono al pericolo di una detenzione o ritardo, sebbene il rischio non potessero aver di una preda. L' aumento del nolo per ragione di guerra incominciata o minacciata prima di porsi nel viaggio esclude la grossa avaria; perchè i danni dalla detenzione si sono prevenuti ed accollati dallo stesso noleggatore.

9. L' alleggerimento del bastimento può esser fatto in viaggio per bisogno del medesimo bastimento o delle merci o per qualunque fine del caricatore o del capitano. Ciò specialmente avviene quando si cerchi di approdare in luogo

(4) Si osservi il §. 26. e la nota 10. del capo. 8. nel presente libro.

(5) Si osservi il §. 32. e la nota 5. del cap. 5. nel presente libro.

di poca acqua e quando nel cammino un qualche difetto si vegga o la capacità del bastimento si mostri sproporzionata col carico. L'alleggerimento dunque non è a comune salvezza, e non produce l'avaria comune, se non quando lo stesso allegerimento si faccia per cagione di tempesta o per evitare i pirati od altri nemici che inseguano.

10. Se il bastimento si arrena, questa è una disgrazia, che spetta solamente al noleggiatore. Nell' arrenamento però ci può essere anche il danno di tutti pel pericolo prossimo di rimanere sommersi o di guastar le merci o di rimaner predati. Quando questo prossimo pericolo esista, allora vi è avaria per le spese occorse nello rimettere a galla il bastimento arrenato.

11. Dopo che la legge sulla comune avaria spiegato ha il suo spirito pei fatti, nei quali poteva rimanere a molti nascosto, la stessa legge avverte, che l' avaria comune non è ai medesimi casi limitata. Ripete pertanto e comanda che sempre grossa sia l' avaria, quando la volontà di tutti produca un danno in riparazione di maggiori disastri. Questa volontà deve però risultare dalle deliberazioni del ca-

pitano e dell' equipaggio : e queste deliberazioni sulle ragioni espresse basar si devono e non sul capriccio. Il capitano e l' equipaggio sono gli intendenti dei pericoli anche imminenti del mare. Devono perciò essi deliberare per evitarli ; ma se le loro deliberazioni non fossero giuste , sui medesimi solamente dovrebbe poi ricadere il danno dalle loro ingiuste deliberazioni prodotto. E' in vero necessaria cosa ch' espressi sieno i motivi di tali deliberazioni. Questa espressione dai libri risulta , che altrove abbiamo veduto esistere sul bastimento per registro di quanto giornalmente accade nel viaggio del mare. In generale la legge dunque conclude , che l' avaria comune sia in ogni caso , dove i danni nel viaggio si sieno dalla volontà prodotti ed a comune salvezza verificati. Quando un danno anche straordinario avvenga , senza essere dalla volontà derivato a comune salvezza ; ciò è una disgrazia , che nell' avaria grossa certamente non entra (6).

(6) ,, Sono avarie comuni 1. Gli effetti dati per ,, transazione , ed a titolo di riscatto del bastimen- ,, to e delle mercanzie. 2. Quelli che sono gettati in ,, mare 3. Le gomene, o gli alberi rotti o tagliati ;

12. Il valore del capitale di ciascuno è la base dell'avaria comune. Il valore intiero però si calcola nel carico, e non già nel bastimento e nel nolo. Tanto il bastimento quanto il nolo sono per metà solamente all' avaria sottoposti (7).

„ 4. Le ancore ed altri effetti abbandonati per la „ salvezza comune; 5. I danni cagionati dal getto „ alle mercanzie rimaste nel bastimento; 6. La cu- „ ra ed il nutrimento dei marinaj feriti in difesa „ del bastimento, il salario ed il nutrimento de' ma- „ rinaj durante la detenzione, quando il bastimento „ è stato arrestato in viaggio per ordine di una Po- „ tenza, e durante il tempo delle riparazioni dei dan- „ ni volontariamente sofferti per la salvezza comu- „ ne, se il bastimento è noleggiato a mese; 7. Le „ spese di scarico per alleggerire il bastimento, e „ per entrare in un seno, o in un fiume, quando „ il bastimento è costretto a farlo per cagione o di „ tempesta o d'inseguimento per parte del nemico; „ 8. Le spese fatte per rimettere a galla il bastimento „ arrenato, coll' intenzione di schivarne la perdita o „ la preda; E in generale i danni sofferti volonta- „ riamente, e le spese fatte in seguito di delibera- „ zioni motivate per bene e salvezza comune del „ bastimento e delle mercanzie, dopo il loro ca- „ rico e partenza, sino al loro ritorno e scarico. Cit. Regol. di comm. Art. 394.

(7) „ Le avarie comuni sono a carico delle mer-

13. Nella comune avaria il valore del carico non si stabilisce da quello, che corre nel luogo della partenza; ma si stabilisce da quello, che corre nel luogo della proposta direzione (8).

14. Le disgrazie non apportano sempre danno a quelli soltanto, sopra i quali direttamente vanno esse a piombare; e perciò di prevenirle si cerca e di allontanarle da tutti coloro, che le soffrono, sebbene non ne fossero immediatamente percossi. Anche nei viaggi del mare i disastri, che recano ferita o che ferir possono un solo, non ammettono mai l'avaria. Se all' avversa fortuna poi, che tutti gl'interessati del viaggio abbraccia, viene di tutti opposto pur l'interesse, questa opposizione o riparo è ciò che costituisce, come abbiamo esaminato, la comune avaria. Quando però i danni straordinari del mare non sono limitati ad un solo degl'interessati, nè a tutti si estendono, allora con proporzionato riparto i danni vengono preve-

„ canzie, e della metà del bastimentoe del nolo, a „ proporzione del valore. Cit. Regolam. di Comm. Art. 395.

(8) „ Il prezzo delle mercanzie è stabilito secondo „ il loro valore nel luogo dello scarico. Cit. Regol. di Comm. Art. 396.

nuti o riparati per volontà forzata dal bisogno di coloro soltanto, che ne sono anche indirettamente assaliti dopo incominciato e prima che finisca il viaggio. Benchè dunque presenti non sieno all'avaria, son sottoposti solamente i proprietari della cosa, che il danno ha cagionato e sofferto. La legge ha voluto togliere in certi casi ogni dubitazione sull' ammissione pure od esclusione della parziale avaria. Quindi è, che sono avarie particolari le perdite per vizio intrinseco delle merci. Se le merci abbisognano di una spesa per esser conservate; certa cosa è, che tutti gl' interessati sulla proprietà o vendita delle stesse merci devono alla medesima spesa contribuire. Nello stesso modo vi è la particolare avaria, se a conservazione del solo carico o del solo bastimento e senza imminente pericolo di tutti si debba riparare un danno di tempesta; riscattare una preda; fuggire un naufragio od arrenamento. In conseguenza sono comprese nella particolare avaria le spese fatte per salvare il carico pericolante senza il rischio del bastimento; la perdita delle gomene, ancore, vele, alberi, e corde, cagionata da tempesta o da altro sinistro di mare; le spese risultanti da qualunqne approdamento cagionato,

sia dalla perdita fortuita di questi oggetti, sia dal bisogno di approvvisionamento, sia dal motivo di riparare il bastimento, che fa acqua; il nutrimento ed il salario dell' equipaggio nel tempo delle riparazioni e nella detenzione per ordine di una Potenza in tempo del viaggio, quando non sia fatto a mese il noleggio del bastimento; ed il nutrimento e salario dell' equipaggio nel corso della quarentena in qualunque modo sia stato fatto il noleggio (9).

(9) ,, Sono avarie particolari, 1. Il danno accaduto alle mercanzie per loro vizio proprio, per tempesta, preda, naufragio o arrenamento; 2. Le spese fatte per salvarle; 3. La perdita delle gomene, ancore, vele, alberi, corde, cagionata da tempesta, o da altro sinistro di mare; Le spese risultanti da qualunque approdamento cagionato, sia dalla perdita fortuita di questi oggetti; sia dal bisogno di approvvisionamento, sia dal motivo di riparare il bastimento, che fa acqua; 4. Il nutrimento, ed il salario de' marinaj nel corso della detenzione, quando il bastimento è arrestato in vaggio per ordine di una Potenza, e nel tempo delle riparazioni che si è in obbligo di fare, se il bastimento è noleggiato a viaggio; 5. Il nutrimento ed il salario dei marinaj nel corso della qua-

15. Se nel viaggio viene un'avversa fortuna provocata dalla negligenza del capitano o dell' equipaggio, i proprietari anche delle merci obbligati sono dal capitale loro di allontanarne subito il danno colla parziale avaria, quantunque ne sia garante l'armatore del bastimento. Contro l'armatore però e contro il capitano solidariamente obbligati, ed anche sul bastimento e sul nolo debbono averne poi la rivalsa (10).

„ rantena, se il bastimento è noleggiato a viaggio „ o a mese; E in generale le spese fatte, ed il danno sofferto dal bastimento solo, o dalle mercanzie „ sole dopo il loro carico, e partenza sino al loro „ ritorno e scarico.- Le avarie particolari sono sopportate, e pagate dal proprietario della cosa, che „ ha sofferto il danno, o cagionata la spesa. Cit. Regolam. di Comm. Art. 397. e 398.

(10) „ I danni accaduti alle mercanzie per aver „ mancato il capitano di chiudere i boccaporti, ancorare il bastimento, somministrare dei buoni cavi, e per tutti gli altri accidenti, che provengono dalla negligenza del capitano, o dell' equipaggio, sono egualmente avarie particolari sopportate dal proprietario delle mercanzie, ma per le „ quali egli ha il suo regresso contro il capitano „ il bastimento ed il nolo. Cit. Regol. di Comm. Art. 399. - Si osservino ancora nel presente lib. il §. 3. del cap. 3. il §. 9. del cap. 4. ed il §. 30. del cap. 8.

16. Le spese del pilotaggio e rimorchio per entrare nei seni o nei fiumi o per sortirne, i diritti di congedo, visite, rapporti, tonnellaggio, segnali, ancoraggio, ed altri diritti di navigazione, non sono avarie; ma sono semplici spese a carico del bastimento. La legge ha dichiarato la esclusione di queste avarie; perchè nell' antica ordinanza di Francia per dette spese vi era pur l'avaria. Ordinarie son queste spese: nè in conseguenza possono formare avaria, che sempre sulle spese straordinarie si fonda (11).

17. I danni cagionati dall' abbordo od abbordaggio, ch' è quanto dire, dall'urto dei bastimenti, non esigono l'avaria. L'abbordo accaduto per violenza dell' onde è un caso fortuito, e non se ne può domandare alcun risarcimento o bonifico (12). Quando puramente

(11) „ Le spese del pilotaggio, e rimorchio per „ entrare nei seni, o nei fiumi, o per sortirne, i di„ ritti di congedo, visite, rapporti, tonnellaggio, „ segnali, ancoraggio, ed altri diritti di navigazio„ ne non sono avarie, ma son semplici spese a „ carico del bastimento. Regolam. di Commer. Art. 400.

(12) „ Si navis tua impacta in meam scapham. „ damnum mihi dedit: quaesitum est, quae actio

fortuito fosse l' arrenamento, in cui l' urto è accaduto, il danno è sopportato da quello dei

,, mihi competeret? Et ait Proculus: Si in potesta-
,, te nautarum fuit, ne id accideret, et culpa eorum
,, factum sit, lege aquilia cum nautis agendum; quia
,, parvi refert, navem immittendo aut servaculum,
,, ad navem ducendo an tua manu damnum dederis;
,, quia omnibus his modis per te damno afficior. Sed
,, si, fune rupto, aut cum a nullo regeretur navis,
,, incurrisset; cum domino agendum non esse. Item
,, Labeo scribit: si cum vi ventorum navis impul-
,, sa esset in funes anchorarum alterius et nautae fu-
,, nes praecidissent; si nullo alio modo, nisi praecisis
,, funibus, explicare se potuit, nullam actionem dan-
,, dam. Idemque Labeo et Proculus et circa retia pi-
,, scatorum inciderat, aestimaverunt. Plane si culpa
,, nautarum id factum esset, lege aquilia agendum. Sed
,, ubi damni injuria igitur, ob retia: non piscium,
,, qui ideo capti non sunt, fieri aestimationem, cum
,, incertum fuerit an caperentur. Idemque et in ve-
,, natoribus et aucupibus probandum. Si navis al-
,, teram contra se venientem obruisset, aut in gu-
,, bernatorem aut in ducatorem actionem competere
,, damni injuriae, Alfenus ait: sed si tanta vis
,, navi facta sit, quae temperari non potuit, nul-
,, lam in dominum dandam actionem; sin autem cul-
,, pa nautarum id factum sit, puto Aquiliae suffi-
,, cere. Leg. 29. §§. 2. 3. et 4. ff. ad Leg. Aquil.

bastimenti, che lo ha sofferto, senza che vi sia luogo ad alcuna ripetizione. Il danno di un urto, che avvenuto fosse, per mancanza di uno dei capitani è a carico del capitano assente. La legge del nostro codice italiano dice, che il danno appartiene a colui, che lo ha cagionato. Questa espressione può esser sorgente di molte questioni quando non venga meglio spiegata. Io penso, che quello dei capitani sia del danno cagione, che dalla direzione si allontani del suo bastimento. Il capitano, ch' è presente, non si suppone, che abbia l'imperizia o la malignità di urtare un altro bastimento anche col proprio pericolo. Senza una evidente prova in contrario l' urto si suppone avvenuto per l'assenza del capitano, che alla direzione del bastimento è mancato. Se però dubbio vi sia sui motivi dell' urto, il danno in comune viene ripartito ed a porzioni eguali tra il bastimento, che ha cagionato il danno e tra quello, che il danno stesso ha sofferto. Il danno che si ripete intieramente o in porzione lo devono apprezzare i periti (13).

(13) „ In caso di urto di bastimenti, se l'arrenamen-„ to è stato puramente fortuito, il danno è sopportato „ da quello dei bastimenti, che lo ha sofferto, senza

18. Per conoscere a chi si debba la colpa imputare dell' urto, basta la ragione naturale; ma questa è meglio in alcuni casi spiegata dall' uso: e l'uso toglie spesso l'oscurità della colpa, che fa ripartire il danno anche quando ad un solo appartenga di ripararlo. Nell' entrata in un porto si suppone dunque, che l'urto derivi dal bastimento in appresso sopravvenuto; ma esclusa può essere questa supposizione da una prova contraria. Siccome inoltre un bastimento grosso non può star ben sicuro fuori dell' alto mare e per la maggiore gravezza pure del carico, ha maggiore bisogno di sollecitare l'entrata, quando debba in un porto approdare: così deve il bastimento piccolo lasciargli la preferenza d'ingresso. Anche nei fiumi quando sia il bastimento diretto alla riva per discendere o scaricare deve aver la preferenza verso quello,

„ che vi sia luogo ad alcuna ripetizione. Se l'ur-
„ to è accaduto per mancanza d'uno dei capitani, il
„ danno è a carico di colui, che lo ha cagionato.
„ Se v'è dubbio su i motivi dell' urto, il danno è
„ ripartito a spese comuni, e per porzione uguale
„ dai bastimenti, che lo hanno cagionato, e soffer-
„ to. In questi due ultimi casi la stima del danno
„ è fatta dai periti. Regol. di Comm. Art. 401.

che alla navigazione vada o ritorni ; ma prima di far luogo si deve dar l'avvertenza. Se l'urto avvenga, senza essere stato premesso l'avvertimento, a questa colpa se ne attribuisce la causa ; ma se fatta sia l'avvertenza , l' urto non viene imputato al bastimento che discende o che scarica. Allora questa preferenza non si cede , quando per tale cessione il pericolo si dovesse incontrare di una qualche irreparabile perdita. Sia poi grande, o piccolo il bastimento, sempre l'ingresso dev' essere preferito all' uscita. L'urto finalmente nell' uscita di due bastimenti si attribuisce al capitano dell' ultimo ; perchè il primo si suppone più sottoposto all' impeto dell' onde , e l' ultimo si suppone di non aver fatto l' avvertenza, necessaria nella via da tenersi.

19. Per la stessa ragione il bastimento, che solca il mare a gonfie vele si presume autore dell' urto con un bastimento ormeggiante sulla rada. Esclusa la presunzione non è dall'avviso di levar l'ancora; perchè la causa di non averla tolta , dopo anche l' avviso , può essere la mancanza del tempo ed il timore perfino di un altro pericolo. Non si suppone mai , che uno l'ancora levar non voglia per sola perfidia

o dispetto. Se provato fosse, che il tempo non avesse impedito di levar l'ancora e che neppure alcun grave pericolo non avesse potuto eccitare il timore, allora chi ostinato fu a non levare l' ancora dovrebbe il danno pagare dell' urto: e se per levar l'ancora o per allentare l' ormeggio un qualche danno s' incontrasse, ne apparterrebbe il risarcimento a quello, pel beneficio di cui l' ancora fu levata o l' ormeggio venne allentato. Il diritto reciproco ai danni per l'ancora tanto levata quanto non levata non genera il diritto di levarla per forza. Il diritto di far levar l'ancora si esercita da colui stesso, che lo ha, nel solo caso d' un imminente pericolo e di un estremo bisogno.

20. Il bastimento in rada, se viaggiar volesse a vele spiegate gli converrebbe di mettersi prima in un luogo idoneo per evitare qualunque urto; altrimenti dell'urto gli si attribuisce la colpa. La stessa colpa è di chi nel porto senza una giusta distanza e malamente colloca il bastimento; come ancora e di chi non lega le funi ai stabiliti luoghi, e di chi ormeggia con insufficienti gomene, e che lascia il bastimento senza una persona che nelle acque custodire lo sappia; perchè l' urto si suppone allora

derivato dalla imperizia od audacia del capitano, che sta sulle acque senza i mezzi necessari ad impedire il danno degli altri. Siccome inoltre ogni bastimento ancorato deve avere un segno, che si chiama *grippiale*, per impedire l'avvicinamento degli altri bastimenti coll' avvertenza del proprio luogo; così l' urto viene imputato alla colpa di quel bastimento, che privo sia del grippiale.

21. Il danno sofferto dalle merci per cagione dell' urto dev' esser pagato dagli assicuratori; ma questi entrano per la rivalsa nelle ragioni dell' assicurato, quando ad altri e non al caso fortuito se ne debba dare la colpa. Qualunqe ne sia la cagione, il danno sempre grava gli assicuratori nel tempo e nel luogo dei rischi; ma questa regola non vale, se la cagione al capitano venga od all' equipaggio imputata nel proprio bastimento, e se gli assicuratori garantilo non abbiano la baratteria del pradrone.

22. Quando alcun patto di avaria non è stipolato, l'avaria, tanto grossa quanto semplice, non si ammette, se il danno non superi l' uno per cento il valore del capitale, su cui è avvenuto. Se la perdita fosse superiore alla centesima parte, gli assicuratori non devono go-

dere il beneficio di detrarre l'uno per cento dal pagamento a titolo di avaria. Il diritto ai danni è come non fosse, finchè solamente piccola è l'avaria. Quando la piccolezza fosse svanita, più non esisterebbe la condizione. Neppure si potrebbe mai contro l'assicuratore aver l'azione di avaria, quando l'assicurazione si fosse stipolata per diversi carichi con un solo contratto, e la perdita in uno di questi carichi fosse anche di tre quarte parti di esso senza giungere a passare una centesima parte della totale assicurazione.

23. Le spese del giudizio non possono essere aggiunte a superare il danno nella centesima parte; perchè l'azione di rivalsa per le spese non esiste quando la perdita non superi la centesima parte del carico: e se contro gli assicuratori un giudizio si promovesse di avaria, senza essercene l'azione, gli assicuratori avrebbero anzi l'azione contraria per la rivalsa delle spese ad essi occorse nel giudizio per la propria difesa (14).

(14) „ Una domanda per avaria non è ammissi„ bile, se l'avaria comune non eccede l'uno per „ cento del valore cumulato del bastimento, e delle „ mercanzie, e se l'avaria particolare non eccede pu-

24. Anche l'assicuratore libero è dall'avaria. quando si apponga nel contratto la clausola *franco di avaria*. Reputano alcuni, che questa clausola possa indurre il capitano a non curarsi dell' arrenamento per liberarsi della responsabilità sua; ma, non ostante la detta clausola, il capitano è responsabile sempre del danno che anche derivi da leggiera negligenza (15). Il patto di franco di avaria non ferisce l'onestà e l'interesse pubblico; e perciò dalla legge non è condannato. Quando dunque vi è un patto colla clausola di franco di avaria, l'assicurato nulla può all' assicuratore domandare a titolo di avaria; e deve sottoporre al danno intieramente se stesso. Con questa clausola s'impedisce l'avaria; ma con essa non si può al medesimo assicurato impedire di abbandonare il capitale ad all' assicuratore di cederlo (16).

„ re l'uno per cento del valore della cosa danneg-
„ giata. Cit. Regol. di Comm. Art. 402.

(15) „ Si osservino nel presente libro il §.9 e la
„ nota 3. del cap. 4.

(16) „ La clausola *franco d'avaria* libera gli as-
„ sicuratori da ogni avaria, sia comune sia partico-
„ lare, eccettuati i casi, che danno luogo all'

25. Uno alle volte si espone al pericolo di gravi spese per poco guadagno. Quando però questo azzardo sinistramente risulti, l'effetto dimostra che fu temerario il tentativo. L'assicuratore dunque obbligato non è d'indennizzare ciò, che avvenne per fatto non suo, e che si deve al solo assicurato imputare. Quindi è che, dopo l'abbandono, le spese di ricupera non devono superare il valore della cosa ricuperata. Se poi le spese della ricupera non eccedessero il valore della cosa ricuperata, e ciò non ostante, questa eccessività si verificasse per l'aggiunta delle spese sofferte nelle precedenti avarie, allora nasce maggiormente il dubbio, se il rimborso della eccesività sia dovuto. Io però son persuaso, che il rimborso della eccessività si opponga sempre alla legge. Durante il viaggio spesso accadono dei danni, pei quali l'azione nasce di avaria e non di abbandono. L'assicurato, se a questi danni porge riparo, verso l'assicuratore ne ha la rivalsa. Dopo che l'assicurato il diritto avesse acquistato della rivalsa, possono quelli altri

„ abbandono, ed in questi casi gli assicurati hanno „ la scelta tra l'abbandono e l'esercizio dell'azio„ ne di avaria. Regol. di Comm. Art. 403.

danni sopravenire, pei quali l' azione pure si ammette dell' abbandono. L' azione nata da questi ultimi danni distrugge l'azione nata dai danni precedenti. L'assicurato, che pel suo carico fosse giunto ad avere verso l' assicuratore un credito eguale al valore dello stesso carico, esporre non si deve ad ulteriori danni. Pei danni riuniti delle diverse avarie non si può pretendere l' abbandono; perchè questo è dovuto nel solo caso di naufragio e di una disgrazia, che viene al naufragio eguagliata e che si chiama *sinistro maggiore*. Se le avarie sofferte in viaggio diminuissero all' assicuratore la spesa per rimborsare all' assicurato la perdita totale o quasi totale del carico, l' assicurato, dopo sofferte le avarie, dal suo viaggio è obbligato a desistere od a rinvenire un' altro assicuratore; perchè le antecedenti avarie tornano a mostrare il timore, ch'egli aveva fugato nell' assicurazione, colla quale il viaggio stesso intraprese. L' assicuratore nell' accettazione del premio certo e determinato tutti gl'ignoti ed indeterminati pericoli calcola del viaggio e di tutti l'assicurazione dà e solennemente promette; perchè superar non debbono il valore del carico, sul quale il premio gli fu stabilito, e

da cui l'eccessività si deduce del premio stesso. Se l' eccessività del premio è determinata dal valore del carico, il contratto non sarebbe più al premio corrispondente, se per questo determinato premio una indeterminata promessa si pretendesse.

25. Colla clausola *franco d'avaria* l'assicuratore poi non si libera dall'azione di avaria, che ha luogo quando si esercita in sostituzione dell' azione di abbandono. Lo spirito della clausola di franco d' avaria limita il rischio dell'assicuratore all'abbandono. Se l'assicuratore, ch' esposto fosse a pagar tutto il carico, colla detta clausola non può contraddire ad un' azione sostituita pure in suo beneficio. La clausola dunque di franco di avaria riguarda le avarie non sostituite all' azione dell'abbandono, che alla scelta solamente dell' assicurato è conceduta dalla legge colla saviezza da noi nel capo precedente osservata. Anche colla clausola di franco di avarie il contratto di assicurazione obbliga l' assicuratore a pagarle, quando la mala fortuna venisse a far sorgere il diritto dell' abbandono. Allora la somma dovuta per le avarie si cumula pure con quella dovuta per l' abbandono, e la clausola di fran-

co di avaria all' assicuratore giova per non oltrepassare la somma dovuta per la quantità e qualità del carico all' epoca del contratto.

CAPO DECIMOSESTO.

DEL GETTO E DEL CONTRIBUTO.

1. Le avarie, che abbiamo esaminato, parlano in genere delle contribuzioni pei danni straordinari del mare. Ora dobbiamo in ispecie osservare que' danni, che a salvezza del bastimento s' incontrano, quando insegua nel mare un mortale nemico, o quando sia il medesimo mare così dai furiosi venti agitato, che la salvezza onninamente minacci del bastimento. La fuga del nemico si cerca, od il mare si tenta di abbonacciare col gettare nel seno dello stesso mare anche delle immense ricchezze. Questo getto è però solamente giustificato dalla necessità del pericolo. Quindi è, che in tanto grave caso si premette una consultazione tra il capitano tra i principali dell' equipaggio e tra gl' interessati del carico: e sulla necessità del sacrificio non si decide secondo l' opinione del primo senza che sia l'opinione conforme a lui o degli interessati del carico o dei principali dell'equipaggio. Se pel getto e contributo l'opinione prevalga, allora soltanto si può gettare nel mare

una parte del carico, tagliare gli alberi del bastimento, e abbandonare le ancore. Pensano alcuni, che gl'interessati sieno ammessi alla deliberazione per essere solamente informati di quanto sulle proprietà di loro si faccia. A tale opinione la legge però è chiaramente contraria. In fatti la legge non dice, che intesi si rendano gl'interessati; ma comanda, che dai medesimi si debba prender parere. Gl'interessati del carico, che viaggiano sul mare in presenza del proprio carico, si suppone che ciechi non sieno per non vedere una grave tempesta nè sordi per non udire il fischio dei venti più forti. Prima dunque degli altri devono i caricatori entrare a far parte della deliberazione, che si aggira unicamente sul di loro interesse: ma siccome l'amor del proprio capitale potrebbe i sensi offuscare di essi; così le persone principali dell'equipaggio vengono anche chiamate alla deliberazione. Il capitano nello spogliare i caricatori del carico deve agire con maggiore prudenza di quella, che in lui è sempre presunta. Non si tratta della direzione del bastimento, per cui gode la fiducia del Governo e del proprietario del bastimento; ma si tratta della salvezza del ba-

stimento colla distruzione del capitale di altri proprietari, che in lui la stessa fiducia possono non avere. L'operazione dunque del capitano eliminar deve il sospetto di qualunque capriccio: ed il sospetto si allontana con una consultazione di tre parti composta, che sono il capitano i proprietari del carico ed i principali dell' equipaggio. Per la deliberazione non si calcola di quante persone ciascuna parte sia formata; perchè ogni parte costituisce un corpo morale, che spinto è ad una tendenza sola ed equilibrata colla tendenza delle altre due parti. Se contro la risultanza della consultazione il capitano deliberasse a suo modo, egli solo sottopposto sarebbe a tutti i danni dalla propria deliberazione avvenuti. Per fare una tale consultazione, non è necessaria una discussione; e perciò pel getto e contributo ha luogo anche quando con una massima celerità si affacciasse il bisogno. Questa massima celerità è preveduta dalla legge: ed anzi in tutti i casi è supposta. È perciò appunto, che neppur si suppone l' esistenza del tempo per poter rediger la deliberazione in iscritto (1).

(1) ,, Se per motivo di tempesta o per insegui-
,, mento del nemico, il capitano si crede in obbli-

2. Dopo conosciuta la necessità del getto, i caricatori non sono più ammessi a consiglio per l' esecuzione : ma il capitano non può escludere il parere, e deve anzi udirlo dai principali dell' equipaggio ; perchè il capitano stesso, che solo ed a sua scelta può eseguire il getto in comunione deliberato, abbia il modo perfino nell' altrui opposizione per dilucidare in ogni tempo e per giustificare la sua condotta coll' aver gettato le cose del bastimento meno necessarie più pesanti e di minor prezzo innanzi di aver gettato le mercanzie e di avere incominciato il getto dal primo ponte (2).

3. Tanto la deliberazione quanto la esecu-

„ go, per la salvezza del bastimento, di gettare in „ in mare una parte del suo carico, di tagliare i suoi „ alberi e di abbandonare le sue ancore, prende il „ parere degli interessati al carico, che si trovassero nella nave, e dei principali dell' equipaggio. „ Se v' è diversità di parere quello del capitano e „ dei principali dell' equipaggio è adottato. Regol. di Comm. Art. 404.

(2) „ Le cose meno necessarie, le più pesanti, e di „ minor prezzo sono gettate le prime, ed in seguito le mercanzie del primo ponte a scelta del capitano, e col parere dei principali dell' equipaggio. Cit. Regol. di Comm. Art. 405.

zione del getto hanno quasi sempre luogo con celerità, per cui ella è cosa impossibile di scrivere contemporaneamente la stessa deliberazione; ma l' una e altra dev' essere in iscritto dal capitano redatta e negli autentici registri trascritta subito, che il mezzo avrà egli di farlo coi motivi del getto e colle firme dei deliberanti e coi motivi ancora di rifiuto in firmare. La semplice memoria non può somministrare la giustificazione, che nel getto la legge vuole per le operazioni del capitano. Affinchè poi non possa la violenza od il tempo allontanare la verità dei fatti, il capitano deve dentro ventiquattr' ore dall' arrivo nel primo porto confermar la verità stessa innanzi alle autorità ivi pel commercio esistenti: e ciò in addizione dei rapporti voluti dalla polizia pubblica, sebbene alla medesima non interessi la detta conferma, che comandata è dalla legge pei diritti solamente dei caricatori, che il getto hanno disgraziatamente sofferto (3).

(3) „ Il capitano è in obbligo di redigere in iscrit-
„ to la deliberazione, tosto che può avere il mezzo
„ di farlo. La deliberazione esprime i motivi che
„ hanno determinato il getto e gli oggetti gettati o
„ danneggiati. Presenta la firma dei deliberanti, o

4. Nè la valutazione nè la ripartizione del getto si deve fare nel primo porto, che si presenti, dopo che avvenuta fosse la disgrazia e prima di giungere al luogo dello scarico, vale a dire, nel luogo, dove per volontà o necessità si debba terminare l' andata od il ritorno, e secondo che nell' andata, o nello ritorno si stasse. La valutazione del getto per la ripartizione si deve fare dalla diligenza del capitano nel luogo appunto dello scarico, e per mezzo dei periti. Le parti possono la valutazioue fare senza il concorso dei periti; perchè le convenzioni particolari, che il pubblico non offendono, non sono dalla legge proibite, come tutti già sanno. Ognuno dunque può rinunziare al benefizio, che la legge per lui stabilisce.

5. Se però le convenzioni particolari non si potessero formare, nè i periti amichevolmente scegliere, si ricorre per la nomina dei

„ i motivi del loro rifiuto di firmare. Essa è tra„ scritta sul registro.- Al primo porto, in cui il ba„ stimento approderà, il capitano è in obbligo nel„ le ventiquattr' ore dal suo arrivo di confermare „ i fatti contenuti nella deliberazione trascritta sul „ registro. Cit. Regol. di Com. Art. 406. e 407.

periti al tribunale di commercio, che sia competente nel luogo dello scarico: e se il tribunale di commercio non fosse nello stesso luogo, i caricatori e gli armatori di un bastimento non si devono per ottenere la nomina dei periti obbligare a dipartirsi dallo stesso luogo di scarico. Quindi è, che in mancanza del tribunale di commercio, ne fa in questo caso le veci il giusdicente locale. Incompetente anzi sarebbe il tribunale di commercio che avesse da lontano la giurisdizione nel luogo dello scarico; perchè anche una delle parti non si deve fuori dello stesso luogo trascinare.

6. Il tribunale di commercio, od il giusdicente, che ne fa le veci, non può fare da se stesso la valutazione e ripartizione, nè soltanto consultivamente può udire i periti; ma innanzi al medesimo tribunale l'azione delle parti è per la deputazione dei medesimi periti, ed il tribunale non ha estesa la facoltà che per l'istessa deputazione. Se il luogo poi dello scarico fosse fuori dello Stato, i periti devono esser nominati dal console, che l'autorità unica è della propria nazione. In deficienza però del console, dal giusdicente pur di

quel luogo si procede alla suddetta nomina. Prima di procedere alle operazioni, devono i periti prestare il loro giuramento; nè possono trasportare questa solennità per quando la perizia essi produchino in atti pubblici, come in altri casi si pratica del sistema civile. Le parti hanno in conseguenza l' azione di obbligare i periti a tale preventivo giuramento; e se operasse il perito senza premettere il giuramento, nè alcuna delle parti avesse agito per la prestazione del medesimo, tutte nulle le operazioni sarebbero del perito; perchè mancanti delle forme, che abbisognano per distruggere i contrari sospetti e le cavillazioni, e che sono dalla legge volute per la neccessità di obbligare anche le parti che fossero alla perizia dissenzienti (4).

(4) „ Lo stato delle perdite e dei danni è fatto „ nel luogo dello scarico del bastimento, a diligen- „ za del capitano, e per mezzo dei periti. I periti „ sono nominati dal tribunale di commercio, se lo „ scarico si fa in un porto dello Stato. Nei luo- „ ghi, ove non è tribunale di commercio, i periti „ sono nominati dal giusdicente locale. Sono nomi- „ nati dal console pontificio, ed in mancanza sua „ dal magistrato del luogo, se lo scarico si fa in „ un porto straniero. I periti presentano il loro giu-

7. I periti desumono la stima dei capitali gettati nel mare dal prezzo corrente nel luogo, dove devono essi spiegare la loro perizia. Si calcola da essi la quantità per stabilire il prezzo e non per fissare la ripartizione del peso del numero e della misura delle merci per la contribuzione del getto. Il valore delle merci stimano i periti per ragione dellaquantità ; ma per la qualità la prova esiste nelle fatture o nelle polizze di carico. Si devono presentare al tribunale o giudice, che ha deputato i periti, tanto le fatture quanto le polizze di carico ; perchè sulla qualità e sulla quantità, che si cerca di conoscere, le une maggiormente dimostrano la verità delle altre. I periti possono entrare in discorso anche nella qualità, quando questa potesse alle merci accrescere o diminuirne in qoel luogo il valore. Possono entrarci pure, quando le fatture discordassero dalle polizze, per fermare col loro giudizio ciò che incerto apparisse dalla contraddizione delle fatture colle polizze (5).

„ ramento prima di operare. Cit. Regol. di Comm. Art. 408.

(5) „ Le mercanzie gettate sono stimate secondo

8. Il tribunale, come abbiamo accennato, non può fare la stima nè la ripartizione del getto; ma esecutoria il tribunale deve rendere la stima e la ripartizione fissata dai periti; perchè l' esecuzione un atto è riservato alla giurisdizione pubblica. Questa giurisdizione negli Stati esteri è pei bastimenti nel console nazionale. Se però in estero paese non risiedesse il console, dove si effettui lo scarico, il tribunale competente del luogo fa della perizia l'omologazione. Contro la competenza dell' estero tribunale nel luogo dello scarico non vale l'esistenza del console nazionale in altro luogo; perchè lo spirito della legge si è dimostrato, quando nel proprio Stato si esclude per la molta o breve lontananza dal luogo dello scarico anche il competente tribunale di commercio. È certo poi, che anche il magistrato estero non deve avere la sola economica giurisdizione, come sarebbero i gonfalonieri: ma devono avere la giurisdizione degli affari contenziosi; perchè i magistrati, che devono nomi-

„ il prezzo corrente nel luogo dello scarico; la loro
„ qualità è comprovata dalla presentazione delle po-
„ lizze di carico, e delle fatture, se ve ne sono.
Cit. Regol. di Comm. Art. 409.

pare i periti, sono i medesimi che omologare devono la perizia, il che ai magistrati degli affari contenziosi esclusivamente appartiene (6).

9. Quelli, che non avessero nulla gettato, sarebbero in possesso del loro capitale pel getto degli altri, se anche gli oggetti non gettati non si dovesero valutare per la ripartizione. A questa ripartizione proporzionatamente si deve contribuire non solamente colla metà del bastimento; ma colla metà pure del nolo. Se una perdita totale in fatti accadesse, anche il nolo si sarebbe totalmente perduto: e siccome la salvezza è calcolata solamente nel luogo dello scarico; così si conosce ivi quanto sia pure il valore del bastimento e quanto quello del nolo, che può variare secondo i carichi estranei alla polizza, e secondo il tempo del viag-

(6) „ I periti, nominati in virtù dell'articolo an„ tecedente, fanno la ripartizione delle perdite e „ dei danni. La ripartizione è resa esecutoria colla „ omologazione del tribunale. Nei porti stranieri, „ la ripartizione è resa esecutoria dal console pon„ tificio, o in mancanza sua, da qualunque tribu„ nale competente del luogo. Cit. Regol. di Comm. Art. 410.

gio ed i punti diversamente percorsi del mare.(7).

10. Le merci danneggiate devono contribuire in ragione del valore nel luogo dello scarico, secondo lo stato delle stesse merci al momento del getto; perchè il getto fu fatto per salvare un valore allora presente e non un valore allora precedente. Le merci danneggiate per cagione della comune salvezza devono esser poste in contribuzione secondo il valore precedente al danno per comune salvezza sofferto: e se il danno fosse minore della contribuzione, ch'è dovuta proporzionatamente col danno delle altre merci, dal proprietario si dovrebbe alla minoranza del danno supplire; come ugualmente dagli altri proprietari si dovrebbe la maggioranza del danno a lui riparare.

11. Se le merci gettate non si possono ricuperare, il valore desumere non è possibile, che dalla polizza di carico e dalle fatture. La legge dice che si desuma dalla polizza di ca-

(7) „ La ripartizione pel pagamento delle perdite, „ e danni è fatta su gli effetti gettati, e salvati, e „ sulla metà del bastimento e del nolo, a propor- „ zione del loro valore nel luogo dello scarico. Cit. Regolm. di Comm. Art. 411.

rico; ma non già si deve credere, che la legge proibisca di desumerla pure dalle fatture: poichè precedentemente ha detto, che la perizia si deve basare sulla polizza di carico e sulle fatture; e perciò non ha creduto di ripetere la stessa espressione, che il suo spirito avrebbe veramente con chiarezza spiegato. (8) Le merci gettate e non ricuperate si valutano pertanto secondo la polizza e le fatture, quantunque fossero di un pregio intrinsecamente minore. Quando poi le merci non gettate o ricuperate fossero di un valore maggiore o minore di quello espresso dalla polizza di carico e dalle fatture, allora il getto e la ripartizione si fa colla stima; perchè prevenire ogni pericolo ed allontanare si deve di frode. Colla polizza di carico e colle fatture si può in fatti alle volte simulare il valore. Io penso pertanto, che luogo non abbia la esenzione di aprire i baulli e le merci chiuse: e ciò neppure pei commercianti di molta fama, che anticamente si ammettevano ad asserire con giuramento il valore delle loro merci racchiuse. Abbiamo in fatti veduto, che i periti de-

(8) „ Si osservi la nota 6. del presente capo.

vono anche sulla occulare ispezione basare per tutti la stima degli oggetti. Le leggi devono inoltre avere per tutti una generale applicazione; e sempre non si potrebbe decidere chi, senza l'antecedenza di qualche criminale giudizio, fosse di maggiore o di minore fama fornito (9).

12. Quantunque il getto ridondi a salvamento degli oggetti ancora, che si recano in viaggio per servizio del carico e del bastimento; tuttavia questi non devono pel getto soffrire alcun danno. I proprietari del carico e del bastimento sono stati cagione del danno a questi oggetti avvenuto per averli presi al loro servizio. Il danno pertanto, secondo le

(9) „ Se la qualità delle mercanzie nella polizza „ di carico è stata simulata, e se esse si trovano „ di un maggior valore, in caso di ricuperazione, „ contribuiscono secondo la loro stima. Sono paga„ te in ragione della qualità indicata dalla polizza „ di carico, se sono perdute. Se le mercanzie di„ chiarate sono di una qualità inferiore a quella, „ ch' è indicata dalla polizza di carico, esse contri„ buiscono in ragione della qualità indicata dalla „ stessa polizza, ove le medesime sieno salvate. So„ no pagate secondo il loro valore, se sono gettate, „ o danneggiate. Regol. di Comm. Art. 412.

regole più comuni e più conosciute, si deve riparare da colui, che causa ne fu per il primo. Il salario dunque delle persone di equipaggio è esente dalla contribuzione; e tanto più, che il salario fa parte del nolo, che sottoposto è alla contribuzione: e che ne sarebbe libero, se contribuissero anche le persone di equipaggio, per le quali appunto supplisce la contribuzione del nolo. È in conseguenza degli stessi principii, che le munizioni da guerra non contribuiscono al getto. Se però le munizioni da guerra non sieno nel bastimento in servizio del bastimento o del carico, e formino in vece una parte dello stesso carico, allora escluse certamente non sono dalla contribuzione. Sarebbe inutile il dire che la distinzione nella legge non si trova; perchè benissimo ci si trova, quando il contesto di essa si osservi, in cui lo spirito suo manifesta di non porre in contribuzione gli oggetti soltanto, che stanno a comune servizio in viaggio.

13. Giova ricordare, che colla parola munizione si esprimono diverse idee. Munizione non solamente significa fortificazione o riparo, e si usa pure per ammonimento; ma con questo vo-

cabolo più spesso s' intende il piombo ridotto in pallottoline per caricare l' archibuso: e se alla voce assoluta di *munizione* si aggiunga *da guerra*; ognuno conosce, che si discorre della polvere e del piombo per gli stromenti guerreschi. La munizione dunque anche da guerra sarebbe una merce, che contribuisce al getto, se la legge non l'avesse chiaramente distinta col carattere di *munizione da guerra e da bocca*, che propriamente comprende gli arnesi militari e le cose commestibili. Anche gli arnesi militari e le cose commestibili pertanto contribuirebbero alle spese del getto, se facessero parte del carico; ma non mai se sieno munizioni del viaggio. Coloro che avessero recato anche per uso particolare gli oggetti commestibili, non devono soffrirne un riparto a cagione del getto; perchè gli oggetti commestibili, che si recano anche per uso particolare, diminuiscono il consumo di quelli, che il capitano ha provveduto per servizio di tutti, e ne accrescono in conseguenza la massa. Servono perfino a comune vantaggio quando il caso sopravenga di un estremo bisogno.

14. Nello stesso modo delle munizioni da guerra e da bocca non contribuiscono alle spe-

se del getto i bagagli dei marinari e di tutte le persone dell'equipaggio. Anche queste viaggiano in fatti per la salvezza del carico: ed i bagagli per la conservazione della loro salute sono accessorii della loro persona. Tanto i marinari quanto le persone di equipaggio nei pericoli straordinari agiscono con operazione pure straordinaria, e più dell'ordinario si espongono all' intemperie dei tempi ed al flagello delle onde. In conseguenza i bagagli sono essi ancora munizioni e ripari. Neppure sono a contribuzione sottoposte le merci di spettanza dei marinari per qualche proprio traffico, quando ne apparisca il permesso. Queste sono distinte dai bagagli col proprio e tecnico nome di *canterate*. Il permesso fa parte dei patti nella convenzione del salario. Se poi non apparisse scritto, il permesso non si può presumere. Vero è, che il dolo non può esser presunto, e che anche il carico di sotterfugio è un'azione dolosa; ma colla prova dell' apoca evidentemente si esclude il permesso. I patti del salario esister devono solamente in iscritto e non si possono gli altri patti supporre. I marinari contribuiscono soltanto col salario allo riscatto: mentre collo riscatto ricuperano an-

ch' essi la libertà personale; od il più sollecito e residuale pagamento conseguiscono del loro avere.

15. La legge non ha contemplato i bagagli delle persone di viaggio; ma lo spirito di essa è di porre anche questi bagagli a contribuzione. L' esenzione pei bagagli dei marinari è limitata dalla legge: e se sotto la denominazione dei marinari sono veramente comprese anche le altre persone dell' equipaggio, non si può estendere certamente l'esenzione ai bagagli dei passaggieri. Può essere il caso, che, secondo il numero dei proprietari e la quantità riunita degli oggetti, ci sia bisogno di farne il getto. Se i medesimi fossero di fatto gettati, ne avrebbero i proprietari degli altri l'azione della proporzionata rivalsa.

16. Quindi è, che se i bagagli dei passaggieri effettivamente dal getto rimangono esclusi, e, di qualunque prezzo e specie, devono ad una proporzionata contribuzione esser soggetti anche i medesimi bagagli per l' ottenuta salvezza; e sebbene leggieri essi fossero, quando venissero in dettaglio enumerati. Gli oggetti dunque, che non sono per uso giornaliero dell' individuo, devono contribuire al getto, sebbene

fossero di poco peso. Gli abiti di ornamento e gli anelli, che si portano per fare una qualche comparsa nel mondo sociale a vantaggio spesso dei propri affari o del proprio fasto o vanità, non entrano nella classe delle vesti considerate, come alimenti per la nettezza e conservazione degl' individui.

17. Ciò però che non forma bagaglio e che stà indosso per coprire ed anche ornare la propria persona senza fasto e vanità e senza un aggravio individuale, non può al getto esser mai sottoposto; e per conseguenza neppure alla contribuzione (10).

(10) „ Cum in eadem nave varia mercium genera „ complures mercatores coegissent: praetereaque multi „ vectores servi liberique in ea navigarent: tempestate „ gravi orta, necessario jactura facta erat. Quaesita de- „ inde sunt haec: an omnes jactura praestare oporteat, „ et si qui tales merces imposuissent, quibus navis „ non oneraretur, velut gemmas margaritas; et por- „ tio praestanda est: et an etiam pro liberis capiti- „ bus dari oporteat: et qua actione ea res expedi- „ ri possit? Placuit, omnes quorum interfuisset ja- „ ctum fieri conferre oportere; quia id tributum „ observatae res deberent. Itaque dominium etiam „ navis pro portione obligatum esse. Jacturae sum- „ mam pro pretio distribui oportet. Corporum li-

18. Il danaro in poca od in molta somma è sempre un segno, che sul fatto l'esuberanza dimostra delle cose più necessarie. Esso non serve al sostegno della persona ed alla difesa di alcuna cosa senza prima premettere una commutazione, che non ha luogo nei gravi pericoli, dove il tutto a tutti è comune. Quindi è, che sempre il danaro al getto contribuisce.

19. Gli uomini mai comprare si devono e vendere; ma se in un caso di getto ci fossero que' nogozianti, che, senza ostacolo delle leggi, gli uomini, come sono i negri, volessero vendere, od avessero comprato senza farli liberi, devono i medesimi negozianti contribuire alla salvezza degli uomini non gettati secondo il valore, di cui per essi sono suscettibili: devono poi gli stessi negozianti l'impe-

" berorum aestimationem nullam fieri posse. Ex con-
" ducto dominos rerum amissarum cum nauta, id
" est, cum magistro acturos. Itidem agitatum est,
" an etiam vestimentorum cujuscumque et anulorum
" aestimationem fieri oporteat? Et omnium visum
" est, nisi si qua consumandi causa imposita forent;
" quo in numero sunt cibaria: eo magis, quod si
" quando ea defecerint innavigationem, quod quis-
" que haberet, in commune conferret; Ad Leg. Rhod.
Leg. 2. §. 2.

dimento soffrire di esporre l' esistenza degli uomini loro schiavi al getto.

20. Esaurito il getto dei capitali, non si deve onninamente procedere al getto degli uomini, sebbene di questi fosse onusto il carico, come accade nei bastimenti, che si sogliono noleggiare pei viaggiatori. Al getto non devono esser mai sottoposti gli uomini, sebbene le leggi civili continuassero a tenerli per schiavi, come avviene dei negri; giacchè per legge di natura l' esistenza di essi è uguale alla nostra, e non si può mai posporre a qualunque altro essere preziosissimo di diversa natura. Sebbene i servi di pena abbiano colla perpetua condanna la vita civilmente perduto; tuttavia essi pure ugualmente a noi non perdono e conservano sempre illeso il diritto alla naturale esistenza. Non è lecito a noi di uccidere per salute nostra quegli che nello stesso caso per sua propria salute non ha cuor di assalirci. Sebbene uno ci fosse nemico, e c' insidiasse la vita; pure non dobbiamo noi ucciderlo, se il pericolo nostro fosse remoto e dalle leggi protetto. La vita dei nemici si deve come quella degli amici da noi rispettare. La propria si deve però anteporre in natura all'esistenza di chiunque altro

amico od inimico che sia. Quindi è che, nel caso estremo di non poter salvare se stesso senza la deperizione dell' altro e di non potersi di un altro più moderato mezzo servire, lecito è per la salute propria di cercare dell' altro la deperizione. Qnesto caso però non si verifica e non è applicabile nel getto del mare. Nello stato di doversi fare il getto di alcune persone, questo getto non è un sacrificio che la legge voglia per conservare la salute pnbblica; ma è solamente personale lo scopo ed è quello di salvare la vita delle altre persone sullo stesso bastimento riunite in viaggio e senza l' esercizio attuale di un pubblico disimpegno. Quivi le ragioni civili rimangono paralizzate; mentre si tratta della sola vita di tutti i presenti, che a tutti è ugualmente preziosa nella sociale catena e secondo l' anello dalla Provvidenza nella stessa catena fissato. Alla vita tutti nello stesso grado hanno lo stesso diritto. L'esempio di Giona nella Sacra Scrittura non è di peso alcuno ad una contraria opinione; giacchè Giona fu condannato ed esposto ai pericoli di una cattiva costumanza nazionale per cagione di colpa. Sebbene dunque sull' esempio di qualche antica custumanza si estraessero

a sorte i nomi pel getto ; pure a ciascuno naturalmente ripugna di perder l' esistenza propria per quella degli altri egualmente preziosa. È perciò, che se fosse il getto permesso degli uni per la salute privata degli altri, in ragione perfino di qualunque dignità o grado, gli uni contro gli altri della forza userebbero e con tutto il turbamento della natura si vedrebbe l' assalto degli uni per la morte degli altri prima della esecuzione del getto Il getto , che poi neppure con tutta sicurezza una qualche salute produce, non si deve dunque permettere di qualunque persona: e siccome cosa certissima ed a tutti notissima è che l' ultimo sentimento a perdersi nell' uomo è la speranza ; così fino all'ultimo fiato la salute o la deperizione di tutti attender si deve in comune (11).

21. Sebbene la vita delle persone non possa essere in mare gettata ; tuttavia se nei naufragi morto sia o mutilato un qualche individuo per la comune salvezza , tutti devono contri-

(11) „ Quod attinet ad jus civile , servi pro nullis „ habentur : non tamen et jure naturali; quia, quod „ ad jus naturale attinet , omnes homines aequales „ sunt . Leg. 32 ff. de Regul. Jur.

buire alle spese di una onesta sepoltura e ad un assegnamento pure per restituire il mezzo della sussistenza per la comune salvezza perduto. Ciò è conforme anche all' ordinanza di Filippo II. del 1563. ed ai regolamenti di Olanda tuttora in vigore.

22. Se si gettassero anche gli oggetti, che dalla contribuzione del getto sono esclusi si devono valutare: e su tutti gli altri oggetti gettati e salvati si deve stabilire la quantità della contribuazione per pagarne il prezzo (12).

23. Se in un viaggio di mare sia reiterato il getto, anche il getto precedente ha contribuito alla leggerezza del carico ed al salvamento del bastimento e delle merci rimaste. Quindi è, che la reiterazione del getto un solo getto forma col primo e coll' ultimo. Se però distinguer si possano i pericoli, da cui le mer-

(12) ,, Le munizioni da guerra e da bocca, ed i ,, bagagli delle persone dell' equipaggio non contri- ,, buiscano al getto : il valore di tali oggetti, che ,, saranno stati gettati, si paga per via di contribu- ,, zione su tutti gli altri effetti. Regol. di Comm. Art. 413.

ci sieno scampate, quelle sottratte dal naufragio senza getto non contribuiscono al salvamento verificato col getto. Se poi fossero ricuperate le merci di un getto, le medesime non entrano nella contribuzione di un getto posteriore; perchè da questo nuovo getto non deriva delle medesime la salvezza: ma quando le merci ricuperate facessero nuovamente parte del carico, devono le medesime ai danni ed alle spese del getto contribuire (13).

24. Quando una parte del carico si sia fatta senza dolo coll' approvazione del capitano;

(13) ,, Sed si navis, quae in tempestate, jactu ,, mercium unius mercatoris, levata est, in alio loco submersa est, et aliquorum mercatorum merces per urinatores extractae sunt data mercede, rationem haberi debere ejus, cujus merces in navigatione levandae navis causa, jactae sunt ab his, qui postea sua per urinatores servaverunt, Sabinus aeque respondit: eorum vero, qui ita servaverunt, invicem rationem haberi non debere ab eo, qui in navigatione jactum fecit, si quaedam ex his mercibus per urinatores extractae sunt: eorum enim merces non possunt videri servandae navis causa jactae esse, quae periit. Ad Leg. Rhod. leg. 4. §. 1.

essa non è un sotterfugio, sebbene sia contraria al noleggio del bastimento. Il capitano gode la fiducia del Pubblico : e s'egli in opposizione del suo dovere avesse operato si dovrebbe l'armatore contro lui solo rivolgere ; ma non già contro chi avesse caricato in buona fede. La pubblica fiducia, che il capitano gode unitamente a quella dell'armatore, dispensa da qualunque indagine per conoscere il noleggio. Questa indagine potrebbe spesso essere oscura; perchè alle volte anche le stipolazioni scritte si vogliono tenere dai contraenti nascoste. Quindi si potrebbe pure l'animo irritare di un onesto uomo col diffidare della di lui asserzione. Potrebbe accadere, che l'armatore perfino si offendesse della diffidenza, che si avesse in una persona da lui stesso preposta. Bisognerebbe in ogni modo aver sempre dei fondamenti sicuri da dubitarne : ed allora non sembra cosa coerente di azzardare un capitale in un viaggio marittimo con un capitano di non buona fiducia.

25. Il carico delle merci che non sia stato notificato al capitano è il primo ad esser gettato, se il bisogno sopragiunga di allegerire il bastimento. In fatti il carico di sotterfugio al-

lora con giustizia si getta, quando al carico legittimo apporti un danno, e quando anche ad un pericolo di danno lo esponga. Se però il carico di soppiatto non sia scoperto, e per inavvertenza o per condiscendenza sia salvo col getto di altri capitali; chiarissima cosa è, che anche questo carico contribuisca nelle spese di quel getto, per cui esso pure ha la salvezza ottenuto (14).

26. Di sotterfugio poi o soppiatto non è il carico, se descritto non fosse nella polizza; perchè il capitano lo potrebbe aver preso in fretta nel bastimento senza firmare la polizza. Di sopiatto è o di sotterfugio il carico quando al capitano non sia stato notificato (15).

27. Quando si salvino, contribuiscono alle spese del getto gli oggetti pure caricati sulla coperta del bastimento. Ciò deriva dalle stesse ragioni, che abbiamo veduto nella salvezza degli oggetti caricati senza polizza e senza notizia del ca-

(14) „ Gli effetti di cui non vi è polizza di ca-
„ rico, o dichiarazione del capitano, non sono pa-
„ gati, se sono gettati; contribuiscono però se so-
„ no salvati. Regol. di Comm. Art. 414.

(15) Si osservino nel presente libro i §§. 23. e 24. e la nota 14. del cap. 10.

pitano. Se poi gli oggetti caricati sulla coperta del bastimento fossero gettati, o venissero danneggiati pel getto, non deve contribuire alcun proprietario dell' altro carico a riparare i danni avvenuti pel getto sopra la coperta caricati del bastimento. Un tal carico serve d' impaccio, ed a pericolo espone sempre nei tempi burascosi del mare. Hanno pertanto i caricatori il diritto di far togliere al capitano tutto ciò, che alla sicurezza si oppone del viaggio. Il diritto di far togliere il carico fatto sopra la coperta del bastimento non ha però forza di azione, che quando alla sicurezza del viaggio si opponga. Quando il proprietario abbia prestato il suo consenso per porre il carico sopra la coperta del bastimento, i danni non sono rifattibili; ma se questo consenso mancasse, il solo capitano ai medesimi danni sarebbe sottoposto. Il capitano anche senza l' esistenza dei danni dovrebbe in ogni modo esser punito per aver fatto un carico fuori della capacità del bastimento e con inganno della volontà del proprietario (16).

(16) ,, Gli effetti caricati sulla coperta del basti- ,, mento contribuiscono se sono salvati. Se ven- ,, gono gettati o danneggiati pel getto, il pro-

28. Il danno, che avviene al bastimento, è tutto a carico del proprietario, se non sia stato prodotto per cagione diretta o mediata del getto. Siccome le merci dai pirati rapite non sono per comune salvezza gettate; così un danno costituiscono, che colla contribuzione non si ripara: ma bensì contribuiscono le merci date ai pirati per un comune riscatto. In questo solo caso tutti allo risarcimento contribuiscono dello stesso danno. Gli oggetti dunque salvati non devono contribuire ad un getto, da cui non avessero alcun profitto. E' uno stesso effetto tanto se perduto il bastimento sia, quanto se sia ridotto in istato da non potere più navigare. Quindi è, che nell' uno e nell' altro caso non si fa la contribuzione.

29. Quando il getto poi avesse salvato il bastimento, il diritto acquistato alla contribuzione non si estingue da un posteriore naufragio. La contribuzione però si fa col valore delle merci salvate dal naufragio posteriore, che si è a comune disgrazia verificato, e col sottrarre in

„ prietario non è ammesso a formare una domanda „ in contributo: non può esercitare il suo regres„ so che contro il capitano. Regol. di Comm. Art. 415.

conseguenza le spese della ricuperazione. E' anche per ciò, che se le mercanzie soffrissero un qualche danno indipendente dal getto, per tal danno tanto prima quanto dopo avvenuto non avrebbe luogo alcuna contribuzione. La legge dice, che questa contribuzione non ha luogo dopo il getto; perchè parla solamente dei fatti, che sogliono dopo il getto accadere. E' però basato il principio esclusivo della contribuzione sulla stessa indipendenza del getto (17).

(17) „ Non vi è luogo a contribuzione per ragio-
„ ne del danno accaduto al bastimento, che nel ca-
„ so in cui il danno sia stato fatto per facilitare il
„ getto. - Se il getto non salva il bastimento, non vi
„ è luogo ad alcuna contribuzione. - Le mercanzie
„ salvate non sono soggette al pagamento ed all'inden-
„ nizzazione di quelle, che sono gettate, o danneg-
„ giate. - Se il getto salva il bastimento, e se il ba-
„ stimento, continuando il suo viaggio, viene a per-
„ dersi, gli effetti salvati contribuiscono al getto
„ secondo il loro valore nello stato in cui si trova-
„ no, fatta deduzione delle spese di ricuperazione. -
„ Gli effetti gettati non contribuiscono in alcun caso
„ al pagamento dei danni accaduti, dopo il getto,
„ alle mercanzie salvate. Le mercanzie non contri-
„ buiscono al pagamento del bastimento perduto, o
„ ridotto allo stato di non poter più navigare. Cit. Regol. di Comm. Art. 416. 417. 418. e 419.

30. Quando non per disgrazia il bastimento abbia il danno sofferto di qualche apertura o taglio; ma per risultanza della deliberazione fatta nel pericolo del naufragio, deve il danno esser pagato colla comune contribuzione. Un tal risarcimento di danno avrebbe luogo anche su quelle pochissime merci, che si potessero salvare o ricuperare, sebbene il bastimento si perdesse, nè in istato più fosse di navigare; perchè nell' ignoranza od incertezza di un' altra se ne attribuisce la cagione alla volontà comune. La contribuzione neppure in questo caso ha luogo, se niente si salvi o ricuperi; perchè allora tutti sono vittime di una stessa sventura (18).

31. Quando di passaggieri e non di merci fosse il carico, la salvezza di alcuni non soggiace ad alcuna contribuzione: perchè questa dalle cause naturali non si suppone; ma si ottiene da una parte spirituale dell'uomo come sono appunto il coraggio e l'ingegno. Se il passeggiere col coraggio e coll'ingegno abbia salvato se stesso, il bastimen-

(18) „ Se in virtù di una deliberazione il bastimento è stato aperto per estrarne le mercanzie, „ esse contribuiscono alla riparazione del danno ca- „ gionato al bastimento. Cit. Regolam. di Comm. Art. 420.

to deve da lui avere il prezzo del nolo: e non solamente pel tragitto fino al luogo, dove il condusse ; ma per tutto il viaggio . L'armatore direttamente ed indirettamente può coll'azione della locazione e conduzione esigere il pagamento. Cosa è conforme in fatti all' equità , che chi ha sofferto un danno debba esser soccorso da quegli, a di cui servizio si occupava quando il danno gli avvenne : e molto più è dovuto un tale soccorso , quando in proporzione dal danno è assai piccola la respettiva contribuzione di ciascuno.

32. È un getto , quando le merci dal bastimento si mettono nelle barche per solo bisogno di alleggerire il carico ; e perciò se le merci perissero anche nell'atto , che si tenta di salvarle dal pericolo del bastimento, la perdita esige il riparo a comune contribuzione . Le merci perdute per la salvezza delle merci o del bastimento sono a contribuzione sottoposte ; ma la perdita delle merci o del bastimento non riparata non si estende alle merci con sollecitudine al naufragio sottratte ; perchè la contribuzione allora solamente ha luogo, quando il bastimento o le merci sieno salvate col getto. Quindi è , che se , ad onta

dell' alleggerimento fatto col porre le merci sopra le barche, il bastimento non si potesse salvare collo resto del carico, le merci salvate non sono ad alcuna ripartizione sottoposte (19).

33. Ciò, che al capitano ed all' equipaggio spetta di avere nella contribuzione, costituisce un credito privilegiato sul carico. Quindi è, che le merci e la metà del bastimento e del nolo rimangono affette di questo debito, che si deve pagare in preferenza di ogni altro ed anche colla vendita degli oggetti che, come si è detto, ne rimangono affetti. (20).

34. La legge ha finalmente voluto troncare

(19) „ In caso di perdita delle mercanzie messe „ nelle barche per alleggerire il bastimento entrante in un porto, o in un fiume, la ripartizione ne è fatta sul bastimento, ed il suo carico per intiero. Se il bastimento perisce col resto „ del suo carico, non viene fatta alcuna ripartizione „ sulle mercanzie messe sugli scafi, ancorchè esse arvino a buon porto. Cit. Regol. di Comm. Art. 421.

(20) „ In tutti i casi qui sopra espressi il capitano e l' equipaggio sono privilegiati sulle mercanzie, o prezzo che ne proviene per l'ammontare della contribuzione. Cit. Regol. di Comm. Art. 422.

ogni cavillazione sulla restituzione degli oggetti, che si ricuperassero dopo che si erano perduti e pagati con comune contribuzione. La ricupera sarà in vantaggio del proprietario. Esso però non deve avere un profitto dal danno con aggravio appunto di quelli, da cui nella perdita fu sollevato. Goda della ricupera e si ritenga le spese, che gli vennero somministrate per le deteriorazioni e pei danni del getto e della ricupera; ma se con questa ricupera si possa formare un capitale di un valore capace a restituire la somma somministrata dall' altrui contribuzione, si deve onninamente fare la restituzione della medesima somma. (21).

(21) ,, Se dopo la ripartizione gli effetti gettati so-
,, no ricuperati dai proprietari, questi sono tenuti
,, di restituire al capitano ed agl' interessati quan-
,, to hanno ricevuto nella contribuzione, dedotti i
,, danni cagionati dal getto e dalle spese di ricu-
,, perazione. Cit. Regol. di Comm. Art. 423.

CAPO DECIMOSETTIMO.

DELLA PRESCRIZIONE NEI CONTRATTI MARITTIMI

1, Quando vero sia un dominio senza mala fede e senza interruzione del tempo, che la legge ha determinato, allora quel diritto nel dominio si acquista, che si chiama di usucapione o di prescrizione, con cui uno allontana i diritti e le pretenzioni di un altro. L'usucapione ad un possesso quel diritto in una persona fa nascere che in un'altra fa estinguere. La prescrizione, propriamente detta, non cade sul posseso reale; ma sopra il diritto o possesso virtuale: e perciò se essa estinto abbia in una persona un diritto, più in un' altra persona nol fa nascere (1). Siccome poi l'effetto della prescrizione od usucapione l' allontamento è delle altrui pretensioni o diritti; così la prescrizione non ha luogo, quando non venga opposta per eccezione da uno all' azione di un altro; e, se in un giudizio non contumaciale

(1) „ Usucapio est adjectio dominii per continua-„ tionem possessionis temporis lege definiti. Leg. 3. ff. De usurp. et usucap.

non s' impugni coll' eccezione della prescrizione l'azione contraria, non si può in grado di appellazione più impugnare; perchè la rinunzia del diritto di prescrizione, sebbene tacita, in giudizio acquista una sollennità pubblica ed irretrattabile.

2. Alcuno inoltre non può giammai la prescrizione ottenere, che il dominio o diritto non abbia, e che il dominio o diritto ritenga con altrui rappresentanza o per altrui commissione: (2) e siccome il capitano non ha il dominio o diritto sul bastimento e del bastimento; così egli non può il dominio o diritto ac-

(2) „ Illud quoque a veteribus praeceptum est, neminem sibi ipsum CAUSAM POSSESSIONIS MUTARE POSSE „ Leg. 3. §. 19. et leg. 19. §. 1. ff. De adquir. vel amitt. posses. - Nemo enim SIBI JURE possessionem mutare potest „ Leg. 23. in fin. Cod. de locat. et conduct. - Cum nemo CAUSAM SIBI POSSESSIONIS MUTARE POSSIT, „ proponasque colonum nulla extrinsecus accedente causa ex colendi occasione ad iniquae venditionis vitium esse prolapsum: praeses provinciae inquisita fide veri dominii tui jus convelli non sinet „ Leg. 5. Cod. De adquir. et retinen. posses.- Si osservi anche nel lib. 1. la nota 11. del cap. 34.

quistarne colla eccezione della prescrizione (3).

3. La prescrizione a bene pubblico è introdotta per ottenere una volta la sicurezza in ogni possesso e diritto, che nella società civile si acquista. Siccome però la celerità delle contrattazioni mercantili è straordinaria; così con istraordinaria celerità di prescrizione si deve allontanare lo stato d'incertezza nei contraenti.

4. La legge nel parlare della prescrizione pei contratti marittimi ricorda quella, su cui essa già si espresse nello spiegare le regole di abbandono degli oggetti assicurati agli assicuratori (4).

5. La prescrizione dell' abbandono è stata contemplata dalla legge secondo le distanze; ma le altre azioni derivanti da una polizza di assicurazione o da un contratto di cambio marittimo, che non hanno meritato di avere dalla stessa legge una speciale menzione, si prescri-

(3) „ Il capitano non può acquistare la proprietà „ del bastimento col mezzo di prescrizione. Regol. di Comm. Art. 424.

(4) „ L' azione di abbandono è prescritta nei ter- „ mini espressi dall' art. 367. Cit. Regol. di Comm. Art. 425. - Si osservi in questo libro anche la nota 5. del cap. 14.

vono solamente dopo cinque anni; perchè l'esperienza insegna, che spesso s'incontrano gli ostacoli di poter prima di quattro anni render chiaro e limpido il titolo di un'azione. Quindi è, che la prescrizione si restringe alla quiescenza di un' anno. La data del contratto è il tempo quinquennale, in cui comincia a correre la prescrizione (5).

6. Dove gli ostacoli non s' incontrino negli affari marittimi suole in fatti nascere in un anno la prescrizione: e la legge stabilisce l'epoca, da cui l' anno si debba computare. Quest' anno non incomincia mai fino che avvenuto non sia l' arrivo del bastimento per la consegna delle mercanzie, la quale non può naturalmente aver luogo, senza che il bastimento nel luogo sia giunto della consegna. Pel pagamento poi del nolo, e per le azioni dei salari e stipendii dell' equipaggio un anno dopo il termine del viaggio ha luogo la prescrizione; perchè il pa-

(5) „ Ogni azione proveniente da un contratto „ di cambio marittimo, o da una polizza di assicu- „ razione, è prescritta dopo cinque anni, a com- „ putare dalla data del contratto. Regol. di Comm. Art. 426. - Si osservi pure in questo libro il §. 50. del cap. 11.

gamento non ha luogo prima del viaggio e durante il viaggio senza il patto di anticipazione.

7. Nelle azioni, che derivano dalla somministrazione degli alimenti di provisione pel viaggio dei legnami e dei lavori, non si deve dello stesso viaggio attendere il fine; perchè il pamento ha luogo nell' atto della consegna. Quegli che viaggia o che fa viaggiare sulle acque deve prevedere i disastri ed anche quello di un ritardo. A sottrarsi dunque dalla obbligazione di soddisfare un debito contratto per le somministrazioni non pagate, non giova il viaggio non terminato. Neppure giova una tale allegazione al sovventore; perchè l' azione che dalla somministrazione proviene, domanda il contestuale pagamento. È perciò, che la prescrizione di un anno si computa dal giorno della consegna (6).

(6) ,, Sono prescritte tutte le azioni di pagamento ,, per nolo di bastimento salari e stipendj degli uffi- ,, ciali, marinaj, ed altre persone dell'equipaggio, un ,, anno dopo terminato il viaggio; per alimento som- ,, ministrato ai marinaj per ordine del capitano, un ,, anno dopo la consegna; per somministrazioni di le- ,, gname, ed altre cose necessarie alle costruzioni,

8. La prescrizione non ha luogo, ad onta della continuazione del tempo, se il possesso fosse di mala fede. Quando la mala fede non si dimostri, allora colla prescrizione la giustizia esiste del titolo. Quando contro questa mala fede non si potesse recare alcuna prova, alcun altro titolo non sarebbe capace a distruggere la prescrizione, che per se stesso è un titolo di possedimento giusto ed esclusivo delle altrui pretenzioni. Se però contro la mala fede della prescrizione mancassero altre prove, alcuni opinano, che si potrebbe ricorrere al giuramento decisivo. Io pure penso, che ammetter si debba; perchè alcuni anche internamente si persuadono della legittimità di un diritto se sia dalle civili leggi protetto: e non considerano, che il patrocinio delle leggi civili è basato sopra una supposizione al fatto contraria. La coscienza dunque del posseditore può essere invitata a decidere ciò, che rima-

„ equipaggiamenti e vettovaglie del bastimento, un
„ anno dopo che tali somministrazioni sono state fatte;
„ per salarj di artisti, e per opere fatte un anno
„ dopo la ricevuta dei lavori; ogni domanda di
„ consegna di mercanzie, un anno dopo l' arrivo
„ del bastimento. Regol. di Comm. Art. 427.

ne occulto. Siccome anche chi abituato fosse ad agire contro l'intimo sentimento, spesso da un falso giuramento si astiene per non trovarsi esposto ad un giudizio criminale per la possibilità di una opposta prova; così può spesso il giuramento essere il mezzo di ricuperare un diritto con prescrizione di mala fede acquistato. La celerità della prescrizione nei contratti marittimi non può aver luogo, quando in contrario esista una cedola od obbligazione scritta, un' approvazione di conto, ed una interpellazione giudiziaria; perchè allora la prescrizione ha luogo secondo il diritto comune che la contempla pure in tutti gli accennati casi. L'esecuzione di una promessa non controversa e scritta differisce da un diritto, che anche da un titolo scritto risulti; e perciò le obbligazioni scritte per l'esecuzione di un patto anche nel diritto marittimo colla prescrizione ordinaria di tutte le altre scritte obbligazioni si confondono, (7). L'epoca poi della pre-

(7). La prescrizione non può aver luogo, se „ vi è cedola, obbligazione, approvazione di conto „ o interpellazione giudiziaria. Cit. Regol. di Comm. Art. 428.

scrizione non incomincia che dal momento, in cui l'esecuzione si doveva compiere della promessa. L'interrompimento finalmente della prescrizione nel diritto marittimo si regola colle leggi del diritto comune.

CAPO DECIMOTTAVO

DEI MOTIVI D' INAMMISSIBILITA' DI AZIONE.

1. Dopo esaminate le azioni, che si perimono dalla prescrizione, dobbiamo avvertire, che alcune altre azioni affatto non si devono ammettere. La inammissibilità è fondata sulla rinunzia comprovata dal silenzio nella mancanza del protesto o reclamo. In fatti quando alle merci accadesse un danno, e quindi le merci tacitamente si ricevessero; allora si viene a dichiarare, che ingiusti sono i reclami, nè azione alcuna pel medesimo danno si è riservata contro il capitano e l'assicuratotore. Nello stesso modo si dica per le avarie contro il noleggiatore, dopo che senza protesta la consegna dal capitano sia stata fatta delle merci e sia stato fatto il pagamento del nolo. Colle stesse ragioni le azioni ammissibili neppure sono pei danni cagionati dall' urto dei bastimenti, quando il capitano non abbia fatto alcun reclamo nel luogo, in cui lo avesse subito potuto esporre. Il reclamo pei danni

dell' urto si deve fare dentro le ore ventiquattro; perchè il danno dell' urto non venga coperto dal pretesto di un danno posteriore. Appena il danno fosse accaduto, il capitano non sarebbe in istato sempre di reclamare; perchè in qualunque approdamento deve prima egli provvedere ai possibili e più urgenti bisogni della vita dello scarico e del bastimento. Anche gli altri reclamanti godono dello stesso beneficio per qualunque occulta o manifesta circostanza di ostacolo alla sollecitudine dello reclamo. Dentro poi le ventiquattr' ore dev'esser pure notificata la protesta od il reclamo; altrimenti è nullo. E' inoltre come non fatto quando entro un mese dalla notifica non fosse seguito da una domanda in giudizio; perchè una tale protesta o reclamo si presumerebbe fatto fuori di proposito e senza giustizia. Il termine però non decorre delle ventiquatr' ore, che dall' approdamento. Le ore ventiquattro rimangono pure interrotte dai giorni festivi o feriati con vacanza pei cursori ed altri esecutori approvati di un' autentica intimazione. Se più non si potessero per lo ritardo riconoscere i danni, ciò renderebbe minore od inutile l' effetto dello reclamo; ma ne sarebbe

illeso sempre il diritto. Siccome per lo ritardo il danno diminuito rimane od estinto pel solo reclamante; così non è obbligato il capitano per esporre il reclamo ad approdare in un luogo vicino, che gl'interrompa il viaggio. Neppure il proprietario del bastimento contro il capitano avrebbe azione pel danno di urto, quando fosse svanito o diminuito per mancanza o per ritardo dello reclamo; perchè la mancanza od il ritardo non si suppone avvenuto con dolo. (1). Anche l'eccezione della inammissibilità dell'azione non ha luogo in un tri-

(1) „ Non sono ammissibili le azioni, qualunque „ sieno, contro il capitano e gli assicuratori per „ danno accaduto alla mercanzia, se essa è stata ri- „ cevuta senza protesta: le azioni qualunque sieno, „ contro il noleggiatore per avarie, se il capitano „ ha consegnate le mercanzie, e ricevuto il suo no- „ lo senza avere protestato; le azioni, qualunque „ sieno, per indennità, e per danni cagionati dall' „ urto di bastimenti in un luogo, in cui il capita- „ no ha potuto agire, se egli non ha fatto riclamo.— „ Queste proteste e riclami sono nulli, se non sono „ fatti e notificati dentro le ventiquattr' ore, e se, „ dentro il mese dalla loro data, essi non sono se- „ guiti da una domanda in giudizio. „ Regoldi Comm. Art. 429. e 430.

bunale di appellazione, se questa eccezione non sia stata esposta nel tribunale di prima istanza; come abbiamo avvertito per l'eccezione della prescrizione nel principio del precedente capo.

Fine del secondo libro e del tomo ottavo.

INDICE DEI CAPITOLI

CONTENUTI NEL TOMO OTTAVO.